

Juho Kähkönen
ILMASTORESILIENSSI PARIISIN ILMASTOSOPIMUKSEN JÄLKEEN:
TAPAUSTUTKIMUS SUOMEN ARKTISESTA MATKAILUSTA
Pro gradu -tutkielma
Politiikkatieteet, kansainväliset suhteet
Vuosi 2020

Lapin yliopisto, yhteiskuntatieteiden tiedekunta

Työn nimi: Ilmastoresilienssi Pariisin ilmastopöytäkirjan jälkeen: Tapaustutkimus Suomen
arktista matkailusta

Tekijä: Juho Kähkönen

Koulutusohjelma/oppiaine: Poliittiset tieteet, kansainväliset suhteet

Työn laji: Pro gradu -työ x Sivulaudaturtyö Lisensiaatintyö

Sivumäärä: 82 ja 1 liite.

Vuosi: 2020

Tiivistelmä:

Pariisin ilmastopöytäkirjan allekirjoittaminen on korostanut ilmastoresilienssin merkitystä. Suomen arktinen matkailu on mielenkiintoinen tapaustutkimus ilmastoresilienssin teorialle Pariisin sopimuksen jälkeisellä aikakaudella, koska Suomen hallituksen linjauksen mukaisesti maa on vuonna 2035 maailman ensimmäinen teollistunut hiilineutraali yhteiskunta. Samanaikaisesti arktisen alueen voimakas ilmastonmuutos lisää elinkeinon haavoittuvuutta. Asetelman moniulotteisuutta lisää myös elinkeinon voimakas globaali ja paikallinen kasvu.

Tässä pro gradu -tutkielmassa selvitetään, mitä ilmastonmuutoksen vaikutukset arktiseen matkailuun kertovat matkailun ilmastoresilienssistä Pariisin sopimuksen jälkeisellä aikakaudella. Tutkielmaa varten tehtiin 20 puolistrukturoitua haastattelua arktiseen matkailuun vaikuttaville sidosryhmille. Teoreettisen viitekehyksen muodostavat ilmastoresilienssin teoria sekä teoriaohjaava sisällönanalyysi. Kansainvälisten suhteiden resilienssitutkimukselle ominaisesti tutkielma ammentaa monitieteisestä tutkimuksesta sitoutuen arktisen resilienssin tutkimustraditioon, jonka ovat tehneet tunnetuksi Arktisen neuvoston työryhmät.

Tutkielma tuo esiin neljä keskeistä havaintoa matkailun ilmastoresilienssistä: 1) ilmastoresilienssi on sidoksissa alueen elinvoimaan, 2) kasvava epävarmuus haastaa ja uusintaa ilmastoresilienssiä, 3) aktiivinen kimmoisuus toimii ilmastoresilienssin mittana ja 4) Suomessa arktisen matkailun ilmastoresilienssi on toistaiseksi riittävällä tasolla, mutta tämän kehittämiselle on kasvava tarve.

Tutkielma tuo myös esiin tarpeen ilmastoresilienssin kehittämisen koordinaatiolle. Toistaiseksi koordinaation puuttuessa tarvittavien toimenpiteiden toimeenpano viivästyy. Havainto on linjassa kansainvälisen vertailun kanssa, jossa matkailuelinkeinon omaehtoiset järjestelmätason toimet ilmastonmuutokseen sopeutumiseen sekä sen hillintään ovat usein osoittautuneet tehottomiksi. Tältä osin tutkielma tuo esiin tarpeen jatkotutkimukselle julkishallinnon roolista matkailun ilmastoresilienssiä kehittävän koordinaation organisoimisessa.

Avainsanat: ilmastoresilienssi, ilmastonmuutos, Pariisin ilmastopöytäkirja, arktinen, matkailu.

Abstract:

Arctic tourism in Finland presents an interesting case study for climate resilience theory in the post-Paris Agreement era. According to the Finnish government, Finland will be the first industrialized society to reach carbon neutrality by 2035. Simultaneously, climate change has a great impact on Arctic livelihoods. The powerful global and local growth of tourism enhance the complexity of the phenomenon.

The research question of this thesis is: What do the effects of climate change on Arctic tourism point out about climate resilience of tourism in the post-Paris Agreement era? The theoretical framework is built on the climate resilience theory and theory guided content analysis. Twenty semi-structured interviews were conducted with stakeholders involved in Arctic tourism. The thesis adheres to the research tradition of Arctic resilience which was first initiated by the Arctic Council. The thesis gains multidisciplinary influence, as it is common in the resilience research of International Relations.

The research makes four essential findings about climate resilience of tourism: 1) climate resilience is linked with the local livelihood; 2) there is a growing uncertainty that challenges and develops climate resilience; 3) climate resilience is measured by its elasticity; and 4) the climate resilience of Arctic tourism in Finland is currently on a satisfactory level, but there is an increasing need to improve it.

Also, a central finding is that there is a lack of coordination in developing climate resilience and therefore the enforcement of necessary actions is delayed. This finding is consistent with international comparison, which shows that the actions tourism has enforced on systemic level to adjust and restrain climate change have proved to be ineffective. Thus, this thesis brings out a need for further research on the public sector's role in organizing coordination for developing climate resilience.

Key words: climate resilience, climate change, Paris Agreement, Arctic, tourism.

Kirjoittaja haluaa kiittää Aini Linjakumpua, Julian Reidiä sekä tutkielmaan haastattelun antaneita henkilöitä. Ilman teitä työ olisi yhä ranskalaisia viivoja muistivihossa. Lämmin kiitos myös Lapin matkailuelinkeinon liitolle taloudellisesta tuesta. Kiitos myös muille eri vaiheissa tukeneille.

Juho Kähkönen, Rovaniemellä 7.3.2020

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO	1
2. RESILIENSSIN TEORIA	5
2.1. RESILIENSSI ON AKTIIVISTA KIMMOISUUTTA	5
2.2. RESILIENSSI POLIITTISENA RAKENTEENA.....	9
2.3. ILMASTORESILIENSSI ON YHTEISKUNNALLINEN KYSYMYS	12
3. ARKTISEN MATKAILUN ILMASTORESILIENSSIN REUNAEDOT	15
3.1. ANTROPOGEENINEN ILMASTONMUUTOS.....	15
3.1.1. Ilmastonmuutos globaalina ilmiönä.....	15
3.1.2. Ilmastonmuutos Suomessa.....	18
3.2. ARKTISEN MATKAILUN SUHDE ILMASTONMUUTOKSEEN.....	20
3.2.1. Suomen arktinen matkailu on riippuvainen ympäröivästä luonnosta.....	20
3.2.2. Matkailun kasvihuonekaasupäästöt jatkavat kasvuaan	25
3.3. PARIISIN SOPIMUKSEN JÄLKEINEN AIKAKAUSI	27
3.3.1. Pariisin ilmastopimus kansainvälisissä suhteissa.....	27
3.3.2. Pariisin ilmastopimus Suomessa	30
4. AINEISTO JA MENETELMÄ	32
4.1. HAASTATTELUAINEISTO	32
4.2. TEORIAOHJAAVA SISÄLLÖNANALYYSI	35
4.3. ANALYYSIN TOTEUTUS.....	37
5. ILMASTORESILIENSSI ON SIDOKSISSA ALUEEN ELINVOIMAAN	40
5.1. KANSALLINEN PÄÄTÖKSENTEKO ON ILMASTORESILIENSSIN PERUSTA.....	40
5.2. ELINKEINON ELINEHDOT	44
6. KASVAVA EPÄVARMUUS HAASTAA JA UUSINTAA ILMASTORESILIENSSIÄ	48
6.1. VARMAA ON VAIN EPÄVARMUUS.....	48
6.2. NOLLASUMMAPELIÄ ILMASTONMUUTOKSELLA	52
6.3. KUMULATIIVISET VAIKUTUKSET KONKRETISOITUVAT TULEVAISUUDESSA	57
7. AKTIIVINEN KIMMOISUUS ILMASTORESILIENSSIN MITTANA.....	60
7.1. KASVAVAT ODOTUKSET PITÄVÄT LIIKKEELLÄ	60
7.2. ONGELMIEN PEITTELY VOI JOHTAA RISKIEN KERTAANTUMISEEN.....	63
7.3. KAUKUSKENAARIOT ILMASTONMUUTOKSEN SHOKKIHOITONA	68
8. ARKTINEN MATKAILU ODOTTAA KOORDINAATIOTA	73
9. YHTEENVETO	77
9.1. JOHTOPÄÄTÖKSET	77
9.2. POHDINTA	78
9.3. TUTKIMUKSEN ARVIOINTIA JA JATKOTUTKIMUSAIHEET	80
LIITE: KYSYMYSRUNKO TUTKIMUSHAASTATTELUILLE	83
LÄHTEET	85

1. JOHDANTO

Ilmastomuutoksen aiheuttamat riskit yrityksille eivät ole enää teoreettisia.

Future-Proof Your Climate Strategy. *Harvard Business Review*.
(Aldy & Gianfrate 2019, 86). (Kirjoittajan käännös)

Pariisin ilmastositomuksen (Pariisin sopimus) tavoitteena on pitää maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle kahdessa asteessa suhteessa esiteolliseen aikaan. Lisäksi pyritään toimiin, jotka rajoittaisivat nousun 1,5 celsiusasteeseen. Sopimus on laillisesti sitova, ja sillä on kolme keskeistä tavoitetta: hillitä keskilämpötilan nousua, vahvistaa sopeutumiskykyä ja ilmastoresilienssiä sekä suunnata rahoitusvirrat kohti vähähiilistä kehitystä. (Pariisin sopimus 2015.)

Toteutuvasta päästöskenaariosta riippumatta ilmastomuutoksen nykytrendin mukaiset voimakkaat muutokset tulevat jatkumaan vähintään seuraavat 20 vuotta (Ilmatieteen laitos ja ympäristöministeriö 2018). Tämän seurauksena yhteiskunnat joutuvat ratkaisemaan ilmastomuutoksen hillinnän ohella myös väistämättömän tarpeen sopeutua ilmastomuutokseen. Tähän tarvitaan ilmastoresilienssiä. (Pariisin sopimus 2015.)

Resilienssi on ominaisuus, joka kuvaa kykyä toimia, palautua ja menestyä erilaisten häiriöiden ja shokkien aikana sekä näiden jälkeen (Arktinen neuvosto 2017c, 2; Lentzos & Rose 2009, 243). Se muistuttaa kimmoisuutta, jonka määrään vaikuttaa ominaisuuden aktiivinen kehittäminen. Ilmastoresilienssi kuvaa tällaista aktiivisesti kehittyvää kimmoisuutta, joka mahdollistaa toiminnan ilmastomuutoksen aiheuttamien moninaisten usein pysyvien häiriötekijöiden kanssa. Ilmastoresilienssiä voidaan tarkastella tämän tutkielman tavoin paikallisella tasolla, mutta sillä on aina globaali ulottuvuus, koska on vain yksi ilmakehä. Tästä syystä ilmastoresilienssiin linkittyy sopeutumiskyvyn rinnalla tiiviisti ilmastomuutoksen hillintä.

Suomen arktisen matkailun ilmastoresilienssi on mielenkiintoinen tapaustutkimus Pariisin sopimuksen jälkeiselle aikakaudelle, koska elinkeino on erittäin haavoittuva ilmastomuutokselle. Samanaikaisesti Suomen hallitus on linjannut tavoitteekseen, että vuonna 2035 maa tulee olemaan maailman ensimmäinen teollistunut hiilineutraali

yhteiskunta (Valtioneuvosto 2019). Tähän tavoitteeseen on aikaa tämän tutkielman kirjoitushetkellä 15 vuotta. Asetelman monimutkaisuutta lisää osaltaan matkailun voimakas kasvu. Globaalisti matkailu kasvaa vuosittain 3–5 prosenttia ja tuottaa jo 5–8 prosenttia maailman kasvihuonekaasupäästöistä. Myös Pohjois-Suomen arktisen matkailun kasvu on voimakasta. Tämä sopii Suomen kansalliseen tavoitteeseen kaksinkertaistaa matkailutulo 2020-luvun kuluessa (Työ- ja elinkeinoministeriö 2019), mutta asetelma tuo esiin matkailuelinkeinoon kohdistuvat ristiriitaisetkin paineet.

Resilienssi on merkittävä teoria kansainvälissä suhteissa, ja käsillä oleva pro gradu sitoutuu monitieteiseen *arktisen resilienssin* tutkimustraditioon, jonka ovat tehneet tunnetuksi Arktisen neuvoston työryhmät. Tutkielma pureutuu erityisesti ilmastoresilienssiin, koska ilmastonmuutos muokkaa arktista aluetta nopeammin kuin mitään muuta aluetta maailmassa (ks. Arktinen neuvosto 2017b, ix). Tässä tutkielmassa käytetty uudenlainen resilienssin teoria kuvaa erityisesti kahta asiaa: 1) halua ymmärtää muuttuvaa maailmaa huolimatta väistämättä rajallisesta tietomäärästä ja 2) tahtoa suunnitella vallitsevat rakenteet uuteen ympäristöön paremmin sopiviksi. Teoria on rakennettu ihmisen toiminnan kiihdyttämän antropogeenisen ilmastonmuutoksen tutkimukseen ja se mahdollistaa instituutioiden suunnittelun antropogeeniseen maailmaan paremmin soveltuviksi (Grove 2018, 5, 274–275).

Tämän tutkielman yleisenä tavoitteena on tuottaa uutta tietoa ilmastonmuutoksen vaikutuksista arktiseen matkailuun. Tutkielman tieteellisenä tehtävänä on tutkia ilmastoresilienssiä suhteessa ilmastonmuutokseen ja Pariisin sopimuksen aiheuttamiin yhteiskunnallisiin murroksiin. Tutkimuskohteena on paikallinen ilmastoresilienssi, johon vaikuttaa kansainvälinen järjestelmä. Tästä syystä tämän kansainvälisten suhteiden oppialan pro gradun tutkimuskysymys on seuraava: *Mitä ilmastonmuutoksen vaikutukset arktiseen matkailuun kertovat matkailun ilmastoresilienssistä Pariisin sopimuksen jälkeisellä aikakaudella?* Aihetta ei ole aiemmin tutkittu tutkimusasetelman näkökulmasta. Tutkielman aineiston muodostavat 20 Pohjois-Suomessa tehtyä puolistrukturoitua haastattelua, ja teoreettinen viitekehys muodostuu ilmastoresilienssin teoriasta sekä teoriaohjaavasta sisällönanalyysistä. Koko tutkielmaa läpäisee tarkasteltujen ilmiöiden globaali luonne, joka edelleen resonoi tarkastellulla paikallisella tasolla.

Hallituksilla on ilmastoresilienssissä merkittävä koordinoiva rooli, mutta tarve ilmastomuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen läpileikkaavat aiempaa voimakkaammin yhteiskuntia. Pariisin sopimuksen (2015) jälkeen erityisesti yrityssektorin rooli ja vastuu ovat korostuneet (Chatham Housen 2018, 6–8), sillä tämä sektori on pääasiallinen päästöjen tuottaja, joka joutuu samanaikaisesti muun yhteiskunnan kanssa sopeutumaan ilmastomuutokseen. Tätä kuvaa Pariisin sopimuksen aikaansaama uudenlainen hybridinen multilateralismi, jossa monenkeskiseen päätöksentekoon perustuen ei-valtiollisten toimijoiden merkitys ja vastuu kasvavat kansainvälisessä ilmastopolitiikassa (Nasiritousi & Bäckstrand 2018, 21–23). Yrityksiltä edellytetään näin aiempaa enemmän ilmastoresilienssiä ja aktiivista toimijuutta niiden etsiessä uusia toimintatapoja.

Tutkielma tuo esiin neljä keskeistä havaintoa matkailun ilmastoresilienssistä: 1) ilmastoresilienssi on sidoksissa alueen elinvoimaan, 2) kasvava epävarmuus haastaa ja uusintaa ilmastoresilienssiä, 3) aktiivinen kimmoisuus toimii ilmastoresilienssin mittana ja 4) Suomessa arktisen matkailun ilmastoresilienssi on toistaiseksi riittävällä tasolla, mutta ilmastoresilienssin kapasiteetin kehittämiseksi on kasvava tarve. Tutkielman keskeinen havainto on ilmastoresilienssiä kehittävän koordinaation puute. Tätä haastetta konkretisoi kansainvälinen havainto siitä, kuinka matkailuelinkeinon omaehtoiset järjestelmätason toimet ilmastomuutokseen sopeutumiseksi ja sen hillitsemiseksi ovat usein osoittautuneet tehottomiksi (ks. esim. Lenzen et al. 2018, 526–527; Scott et al. 2012, 11; WTTC 2009). Tutkielma tuo esiin tarpeen jatkotutkimukselle, joka käsittelisi julkishallinnon roolia ilmastoresilienssiä kehittävän koordinaation järjestämisessä.

Vaikka tässä tutkielmassa tarkastellaan nimenomaisesti paikallista ilmastoresilienssiä, sen rinnalla on syytä pitää mielessä globaali ilmastoresilienssi. Jos globaalilla tasolla epäonnistutaan, paikallinen ilmastoresilienssi on toisarvoinen kohdattavien riskien vuoksi (ks. esim. IPCC 2018). Asetelma on osin ristiriitainen, koska matkailun paikallinen resilienssi ilmastomuutoksen aiheuttamia häiriöitä kohtaan osaltaan ylläpitää nykyisenkaltaista kansainvälistä matkailua, joka on yksi keskeisistä antropogeenisen ilmastomuutoksen aiheuttajista. Paikallinen ilmastoresilienssi voi siis osaltaan lisätä omaa haavoittuvuuttaan.

Näin matkailun paikallistason ilmastoresilienssin usein merkittävien positiivisten vaikutusten (ks. esim. Arktinen neuvosto 2016, 110; Einarsson 2009; Einarsson 2011) ja globaalin tason ilmastoresilienssin tarkastelussa on ristiriita, jota tämä tutkielma ei pysty eikä tutkimusasetelmansa vuoksi myöskään pyri ratkaisemaan. Asetelmaa voi kuvata antropogeeniseen ilmastomuutokseen liitettyllä termillä *super wicked problem* eli äärimmäisen viheliäinen ongelma, jossa ratkaisijat itse tuottavat ongelmat, jokainen ratkaisuyritys johtaa uuteen ongelmaan ja lisäksi ratkaisujen tulee tapahtua globaalisti (Sun & Yang 2016, 2–3). Haasteista huolimatta on syytä huomioida, että tällaisetkin ongelmat ovat ratkaistavissa, mutta se edellyttää resilienssin rinnalla aktiivista toimijuutta.

Tutkielman rakenne on seuraava. Luvussa 2 esitellään resilienssin teoria. Luvussa 3 analysoidaan arktisen matkailun ilmastoresilienssin reunaehtoja. Luvussa 4 kuvataan aineisto, menetelmä ja analyysin toteutus. Tämän jälkeen seuraa neljä analyysilukua, jotka ovat myös omista näkökulmistaan vastauksia tutkimuskysymykseen. Ensimmäinen analyysiluku eli luku 5 osoittaa, että ilmastoresilienssi on sidoksissa alueen elinvoimaan. Luku 6 tuo esiin, että kasvava epävarmuus haastaa ja uusintaa ilmastoresilienssiä. Luku 7 kuvaa, kuinka aktiivinen kimmoisuus on ilmastoresilienssin mitta. Luku 8 vetää yhteen aiemmat analyysiluvut osoittaen, että arktinen matkailuelinkeino odottaa koordinaatiota ilmastoresilienssin kehittämiseen. Viimeinen luku 9 esittelee johtopäätökset, pohdinnan sekä tutkimuksen arvioinnin ja jatkotutkimusaiheet.

Tutkielma ja sen eettiset lähtökohdat perustuvat Suomen tutkimuseettisen neuvottelukunnan määrittämään Hyvään tieteelliseen käytäntöön (TENK 2012).

2. RESILIENSSIN TEORIA

2.1. RESILIENSSI ON AKTIIVISTA KIMMOISUUTTA

Resilienssi on laajasti käytetty monitieteinen teoria, jonka juuret ovat ekologiassa (Arktinen neuvosto 2016, x–xiii). Teoria on merkittävä myös kansainvälisissä suhteissa (Chandler & Coaffee 2017, 3; Reid 2018, 645–647) ja läheisillä tieteenaloilla, kuten arktisessa politiikassa (Arktinen neuvosto 2017c 1–3; Arktinen neuvosto 2016). Asiayhteydestä ja tulkinnasta riippuen resilienssillä viitataan erilaisiin ominaisuuksiin ja asioihin (Chandler & Coaffee 2017), mutta yleisesti se kuvaa tarkastellun järjestelmän tai entiteetin kykyä vuorovaikuttaa, palautua ja edelleen menestyä erilaisten häiriöiden ja shokkien aikana sekä näiden jälkeen (Arktinen neuvosto 2017c, 2; Lentzos & Rose 2009, 243). Resilienssi tarkoittaa siis ominaisuutta, joka muistuttaa kimmoisuutta ja jonka ”tasoa” määrittää ominaisuuden aktiivinen kehittäminen.

Englanninkielisessä tutkimuskirjallisuudessa resilienssi ja ilmastoresilienssi ovat laajasti käytettyjä termejä (Chandler & Coaffee 2017, i, 3–4), mutta suomalaisessa tutkimuskirjallisuudessa termeillä ei ole vakiintuneita merkityksiä. Resilienssin tutkimusta Suomessa kehittänyt Sitra määrittää resilienssin seuraavasti:

Resilienssi on ihmisten ja yhteisöjen kyky toimia muuttuvissa olosuhteissa, kohdata häiriöitä ja kriisejä ja palautua niistä. Esimerkiksi yhteiskunnan kyky toipua sodasta tai luonnon kyky palauttaa ekosysteemien tasapaino. Turvallisuuden hallinta onnistuu, jos toimintatavat joustavat tilanteiden ja olosuhteiden mukaisesti. Resilienssiin liitettyjä määreitä ovat joustavuus, kimmoisuus ja palautumiskyky. (Sitra 2019.)

Sitran määritelmä tuo kattavasti esiin resilienssille keskeisiä ulottuvuuksia, kuten muuttuvat olosuhteet, turvallisuuden sekä kimmoisuuden. Usein nämä linkittyvät toisiinsa siten, että muuttuvat olosuhteet aiheuttavat häiriöitä turvallisuudelle, ja kimmoisuuden määrä kuvaa, miten nopeasti häiriöistä palaututaan.

Resilienssi on verrattain nuori termi, ja sen teki tunnetuksi ekologi C.S. Holling vuonna 1973 erottaessaan resilienssin stabiliteetista.

Stabiliteetti kuvaa järjestelmän kykyä palautua tasapainotilaan väliaikaisen häiriön seurauksena. Mitä nopeampaa tämä tapahtuu ja mitä vähemmän

järjestelmä häiriintyy, sitä stabiilimpi järjestelmä on kyseessä. On kuitenkin myös toinen ominaisuus nimeltään resilienssi. Tämä kuvaa järjestelmän kestävyyttä ja kykyä absorboida muutosta ja häiriöitä samanaikaisesti ylläpitäen populaatioiden tai tilamuuttujien välisiä suhteita. (Holling 1973, 14.) (*Kirjoittajan käännös*)

Ekologiassa resilientit ekosysteemit palautuvat häiriöistä samalla kun häiriöitä korjaavat prosessit parantavat järjestelmän toimintaa. Ekologian jälkeen resilienssin tutkimus yleistyi ensin psykologiassa ja tekniikassa. Psykologiassa resilienssi tarkoittaa yksilön kykyä ylläpitää tavanomaista psykologista kehityskaarta koetuista häiriöistä huolimatta. Tekniikassa järjestelmän resilienssiä kuvaa se, miten nopeasti se palautuu häiriöistä ja jatkaa normaalia toimintaansa. (Grove 2018, 33–34.) Näiden jälkeen teoria on liitetty eri painotuksin lukuisiin tieteenaloihin kuten antropologiaan, taloustieteeseen ja turvallisuutta tutkiviin tieteenaloihin. Sittemmin resilienssin teoria on edelleen laajentunut analysoimaan erilaisia kompleksisia sosio-ekologisia järjestelmiä. (Joseph 2018, 13.) Tällaista on esimerkiksi arktisen politiikan tutkimus.

Resilienssiteoriat ovat usein dynaamisia, minkä ansiosta ne pystyvät selittämään hyvin erilaisia kompleksisia kokonaisuuksia. Resilienssin tutkimuksessa monitieteisyys on voimakkaassa nousussa, mikä näkyy teorian nopeana kehittymisenä ja uusina sovellutuksina. Usein tämä nähdään teorian vahvuutena, koska monitieteinen resilienssin teoria on joustava tavalla, joka mahdollistaa hyvin erilaisten ilmiöiden analyysin. (Grove 2018, 20–23.) Uuden joustavuuden seurauksena teorian käytännön hyödyllisyys on myös kyseenalaistettu (ks. esim. Brand & Jax 2007). Monitieteisen resilienssin teorian puolustajien mukaan teoria on asetettava aina huolellisesti tarkasteltuun kontekstiin, mikä edelleen mahdollistaa syvällisen analyysin kompleksisistakin aiheista. Oikein käytettynä teorian joustavuus on merkittävä etu. (Grove 2018, 20–23.)

Tämä tutkielma keskittyy kansainvälisten suhteiden tutkimuksessa laajasti käytettyyn ihmisyhteisöjä tarkastelevaan *sosiaalisen resilienssin* traditioon, joka tarkastelee yhteiskunnan erilaisia toimijoita, entiteettejä. Sosiaalinen resilienssi kuvaa erityisesti yksilöiden ja instituutioiden kykyä tarkoituksenmukaiseen toimintaan paikallisia ja globaaleja haasteita kohdatessaan (Dogru et al. 2019, 295–296). Myös matkailun ilmasto-resilienssiä tutkiva kirjallisuus painottuu usein resilienssin sosiaalisiin ulottuvuuksiin. Sosiaalinen resilienssi perustuu itseorganisoituvaan käyttäytymiseen ja edustaa spontaania ja autonomista hallinnan muotoa. Nämä ovat ominaisuuksia, joita

on haastavaa kehittää tai harjoitella, koska tällainen resilienssi perustuu eri toimijoiden väliseen avoimeen vuorovaikutussuhteeseen (Kaufmann 2013, 62–63). Tämän seurauksena runsaasti sosiaalista resilienssiä omaavat entiteetit kykenevät itsenäiseen toimijuuteen ja resilienssille keskeiseen tietyntäsoisen itsehallinnan kokemukseen (ks. Arktinen neuvosto 2010, 127–146 ”fate control”).

Toisin sanottuna resilientit entiteetit pystyvät halutessaan ylittämään määritetyt hallinnan ja hallinnon rajat. (Kaufmann 2013, 62–63.) Resilientin entiteetin vuorovaikutus perustuu näin Foucault’laisen valtakäsityksen mukaisesti sosiaalisessa kanssakäymisessä rakentuvaksi kyvyksi käyttää ja vastustaa valtaa, eikä ennalta rajaudu esimerkiksi entiteettien yhteiskunnalliseen asemaan (ks. esim. Edkins 2014, 146-147).

Tässä tutkielmassa resilienssin keskeinen piirre on kansainvälisten suhteiden tutkimukselle ominainen toimijuus, jota ilman yksilö tai entiteetti on haavoittuvassa asemassa aiempaa monimutkaisemmaksi muuttuneessa maailmassa (Chandler & Coaffee 2017, 3–4). Terminä toimijuus kuvaa yksilöiden voimavaroja sekä kapasiteettia tehdä päätöksiä ja toimeenpanna niitä (Gordon 2005, 115). Toimijuus voi olla aktiivista tai passiivista, eli se on mahdollisuus toimia tai olla toimimatta. (Korpilähde 2015, 70). Kansainvälisten suhteiden näkökulmasta Pohjois-Suomessa toimijuus näyttäytyy erityisesti ihmisten kyvyssä asettua politiikan tekijöiksi murrosta kokevassa kansainvälisessä järjestelmässä politiikan kohteena olemisen sijaan. Kansainvälisen matkailun nousu ja menestys on tästä konkreettinen esimerkki. (Koivumaa 2008, 31.) Toimijuus on siis keskeinen elementti Pohjois-Suomen matkailun sosiaalisessa resilienssissä, ja se kuvastaa elinkeinon suhdetta ympäröivän yhteiskunnan luomiin edellytyksiin. Globaalisti matkailun kontekstissa yhteisön hyvinvointi, yhteiskunnan tarjoama infrastruktuuri sekä sosiaalinen, taloudellinen ja poliittinen kapasiteetti vaikuttavat merkittävästi elinkeinon ilmastoiresilienssiin (Dogru 2019, 300; Gómez Martín 2005, 574–576).

Sosiaalista resilienssiä tarkasteltaessa on syytä analysoida, millä tasoilla se konkreettisesti muodostuu. Yksilötason rinnalla merkittävä taso on *yhteisöresilienssi*, joka kuvaa yhteisöjen kykyä ylläpitää resilienssiä laajoista häiriöistä huolimatta (Berkes & Ross 2015, 6). Tätä laajempi taso on *kokonaisresilienssi*, joka muodostuu yhteiskunnan keskeisten sektoreiden pitkäkestoisesta resilienssistä.

Kokonaisresilienssi on tiiviisti sidoksissa yhteiskunnan *laajaan turvallisuuteen*, joka puolestaan kuvaa yhteiskunnan turvallisuutta eri hallinnan tasojen keskinäisten suhteiden näkökulmasta. Esimerkiksi yhteiskunnan taloudellinen ja sosiaalinen kapasiteetti sopeutua ilmastokriiseihin käsittelee sekä yhteiskunnan kokonaisresilienssiä että laajaa turvallisuutta. (Hyvönen et al. 2019, 2.) *Matkailun resilienssi* on puolestaan uusi ja yhä muotoutuva teoreettinen avaus, joka korostaa matkakohteiden ja paikallisyhteisöjen toimijuutta ilmaston muuttuessa (Lew & Cheer 2018, 3-12).

Useat modernit resilienssin teoriat ovat kiinnostuneita yhteiskunnan eritasoisten instituutioiden hallinnasta poikkeuksellisissa olosuhteissa, jolloin tavoiteltua resilienssiä häiritsevät erilaiset shokit tai riskit. Tästä syystä resilienssin teorioihin on käytännössä sisäänrakennettu haavoittuvuuden rakenne (Chandler & Reid 2016). Haavoittuvuuksia puolestaan pyritään korjaamaan erilaisilla strategioilla, jotka yleisesti pyrkivät rakentamaan tai kehittämään resilienssiä ylhäältä alas suuntautuvilla toimilla (Grove 2018, 70). Tällaista funktiota voivat tavoitella esimerkiksi tietyt koulutusohjelmat. Näitä strategioita on kuitenkin kritisoitu voimakkaasti, koska niiden on arvioitu olevan kykenemättömiä huomioimaan sosio-ekologisten järjestelmien kompleksisuutta (ks. esim. Holling 1996, 34). Strategioiden puolustajat tuovat puolestaan esiin, ettei sosiaalisilla järjestelmillä ole tiettyä optimaalista rakennetta, minkä vuoksi ei ole myöskään varsinaisesti oikeaa tai väärää tapaa rakentaa tai kehittää resilienssiä. Etenkin viime vuosina voimistuneen näkökulman mukaan resilienssin kehittämiseen on syytä käyttää kaikkia toimivia keinoja. (Grove 2018, 70–71, 268–269.) Myös tämän tutkielman positio tulkitsee resilienssiä jälkimmäisen mukaan.

Vuosikymmenien saatossa resilienssin teoria on kehittynyt, laajentunut ja monipuolistunut. Teoreettinen kehitys ei ole kuitenkaan vienyt aiemman tutkimuksen validiteettia vaan päinvastoin avannut teoriaan uusia ulottuvuuksia. Moderni resilienssin teoria kykenee analysoimaan ja selittämään aiempaa laajempia kokonaisuuksia ja sidoksia sekä ennakoimaan vasta nousevia ilmiöitä. Parhaimmillaan resilienssin teoria pystyy selittämään monimutkaisia sosio-ekologisia murroksia rajallisella tietomäärällä. (Grove 2018, 20–24, 31–33.) Tässä tutkielmassa resilienssin teoria muistuttaa aktiivista kimmoisuutta, jonka taso määrittyy vuorovaikutteisesti mainituilla monella tasolla.

2.2. RESILIENSSI POLIITTISENA RAKENTEENA

Resilienssin teorian tulkinta ja kontekstuaalinen rajausta sisältävät eettisen ja poliittisen valinnan siitä, miten asiat ovat tai miten niiden tulisi olla. Tästä syystä on tärkeää ymmärtää, millaisesta resilienssistä puhutaan ja ennen kaikkea mitä toivottu resilienssi ”tekee”. Resilienssin teorian analyysissä on siksi syytä huomioda, että se vaikuttaa myös todelliseen maailmaan. (Grove 2018, 4, 26.) Tästä syystä resilienssiä tulee tarkastella myös poliittisena rakenteena. Kuten edellisessä luvussa mainittiin, resilienssiä tulkitaan usein väljästi, mistä syystä resilienssin tutkimus tarvitsee aina kontekstuaalisen rajauksen (Arktinen neuvosto 2016, 5). Tämä rajausta on luonteeltaan poliittinen toimi.

Turvallisuutta eri näkökulmista tarkastelevilla tutkimusaloilla resilienssillä pyritään usein ennakoimaan moninaisia uhkia ja valmistautumaan vielä tuntemattomiin riskeihin. Tämän seurauksena resilienssi toimii teorian ohella myös uudenlaisena poliittisena hallinnan rakenteena, jossa huomio käännetään perinteisemmästä tunnettujen uhkien ehkäisystä ja niihin varautumisesta hallinnalliseen toimintatapaan, jossa keskitytään kompleksisuuteen ja epävarmuuksiin. (Juncos 2017, 4.) Teoreettisesti tällainen tulkinta resilienssistä kuvaa järjestelmien kykyä toimia häiriöistä huolimatta kiinnittäen huomion entiteettien kapasiteettiin uusintaa järjestelmää muuttuvassa ympäristössä (Joseph 2018, 13).

Resilienssi on saanut viime vuosina laajasti huomiota, ja useat kansainvälisen politiikan vaikutusvaltaisimmat organisaatiot kuten Yhdistyneet kansakunnat, Maailmanpankki, Kansainvälinen valuuttarahasto ja Euroopan unioni suuntaavat merkittävästi resurssejaan resilienssin kehittämiseen. Lisäksi resilienssin kehittäminen on lukuisten valtioiden, kansalaisjärjestöjen, julkishallinnon sekä muiden organisaatioiden agendalla. (Chandler & Coaffee 2017, 3.) Esimerkiksi Yhdistyneiden kansakuntien ilmastonmuutosraportteja on kritisoitu malliesimerkeiksi asteittain edenneestä poliittisten toimintatapojen murroksesta, jossa resilienssin tulkinnat ohjaavat käytännön toimintaa (Juncos 2017, 1–2). Arktisen neuvoston julkaisema laajaa huomiota saanut *Arktisen resilienssin raportti (2016)* puolestaan tuo esiin, että ilmastonmuutoksen seurauksena koko arktinen alue on pikaisen kapasiteetin rakentamisen tarpeessa, jotta se säilyttäisi resilienssinsä. Siinä resilienssin käytännön toimeenpanoon ohjeistetaan hyväksi havaituin esimerkein (Arktinen neuvosto 2016,

165). Poliittisina rakenteina resilienssin tulkinnat ohjaavat näin konkreettisia toimia. Erityisesti kansainvälisissä suhteissa ja turvallisuutta tutkivilla tieteenaloilla on kiinnitetty huomiota siihen, kuinka resilienssin kehittämistä ei mielletä perinteisessä mielessä poliittiseksi toimenpiteeksi. (Evans & Reid 2014.)

Usein resilienssiä kuvataan arktisen resilienssin esimerkin mukaisesti hyvien käytäntöjen kautta ilman syvällisempää analyysia niiden poliittisista latauksista. Esimerkiksi Yhdysvaltojen hallituksen ilmastoresilienssin työkalupakki tarjoaa viisi askelta siihen, kuinka kehittää ilmastoresilienssiä: (1) tutki vaaroja, (2) arvioi haavoittuvuutta ja riskejä, (3) arvioi vaihtoehtoja, (4) priorisoi ja suunnittele sekä (5) toimi (Yhdysvaltain hallitus 2019). World Business Council for Sustainable Development -järjestö puolestaan esittää kolme askelta, joiden avulla liike-elämä voi kehittää ilmastoresilienssiään: (a) kehitä ja ylläpidä kunnianhimoisia ilmastomuutoksen hillinnän toimia, (b) varmista liiketoiminnan jatkuvuus sekä sopeutuminen fyysisiin ilmastoriskeihin sekä (c) arvioi vallitsevat sidokset, riippuvuudet ja arvonmuodostukset suhteessa yhteiskuntaan ja luontoon (WBCSD 2019, 6). Ottamatta kantaa esimerkkien käytännön relevanssiin, poliittisesti ne osaltaan ulkoistavat julkisen sektorin vastuuta yhteiskunnan turvallisuudesta ja ilmastoresilienssin kehittämisestä. Ne edustavat siis poliittista maailmankuvaa kuitenkin tuomatta esiin, millaisesta resilienssistä varsinaisesti puhutaan tai mitä resilienssi itseasiassa ”tekee” (ks. Grove 2018, 4, 26).

Välttääkseen näennäisen poliittisen neutraaliuden tämä tutkielma sitoutuu valitun tutkimuskirjallisuuden kautta Arktisen neuvoston edistämään arktisen resilienssin tutkimustraditioon. Arktinen neuvosto on kahdeksan arktisen alueen valtion, näiden alkuperäiskansojen ja muiden alueen kansalaisten muodostama poliittinen organisaatio, joka suuntaa merkittävästi resursseja myös alueen tutkimukseen (Arktinen neuvosto 2019b). Arktisen neuvoston mukaan arktinen resilienssi tutkimustraditiona on syntynyt tarpeesta reagoida ilmastomuutokseen arktisella alueella, ja se on rakennettu voimakkaasti muuttuvan arktisen alueen lähtökohtiin sopivaksi (Arktinen neuvosto 2017c). Perinteisesti julkishallinnolla on merkittävä rooli arktisen resilienssin kehittämisessä (Arktinen neuvosto 2016, 5–8).

Arktinen resilienssi tarkastelee resilienssiä sekä ihmisyhteisölähtöisestä että luonnontieteellisistä näkökulmista. Sen keskeinen piirre on kuitenkin sosiaalisen

resilienssin korostaminen, mikä näkyy siinä, että resilienssin lähteenä on yksilöiden ja verkostojen toimijuus, ja sen tavoitteena on kapasiteetin kehittäminen muun muassa ilmastoresilienssille. (Arktinen neuvosto 2016, 5–8.) Arktisen resilienssin raportti (2016) määrittää arktisen resilienssin seuraavasti:

Ihmisten kapasiteetti oppia, jakaa ja hyödyntää tietoaan sosiaalisista ja ekologisista vuorovaikutussuhteista ja kokemuksista, sekä edelleen harkittu ja tehokas sitoutuminen sopeutumiseen tai muuntautuviin sosiaalisekologisiin muutoksiin (Arktinen neuvosto 2016, 8). (*Kirjoittajan käännös*)

Koska ilmastonmuutos aiheuttaa parhaillaan arktiselle alueelle mittavia sosio-ekologisia muutoksia (Arktinen neuvosto 2017b, ix), tämä tutkielma lisää arktisen resilienssin traditioon Groven (2018) uuden kansainvälisissä suhteissa nousevan resilienssin teorian ”will to design”, joka on syntynyt tarpeesta suunnitella resilienssi uudelleen antropogeenisen maailman seurauksena. Termiä ei ole aiemmin käytetty suomenkielisessä tutkimuskirjallisuudessa, ja tässä tutkielmassa teoria on käännetty merkityksensä mukaisesti muotoon ”tahto suunnitella uudelleen”. Teoria pyrkii lisäämään ymmärrystä sosio-ekologisten järjestelmien kompleksisuudesta, ja sen juuret ovat poliittisessa maantieteessä ja kompleksisuusteoriassa. Lindrothin & Sinevaara-Niskasen (2019, 192) mukaan Groven teorian tarpeellisuus korostuu analysoitaessa nykypäivän kansainvälisen politiikan kasvaneita epävarmuuksia ja ennakoimattomuutta.

Konkreettisimmillaan Groven teorian mukainen resilienssi on tahtoa suunnitella uudelleen, ja se pyrkii parantamaan valitsevaa tilannetta ennemmin kuin destabilisoimaan tai rakentamaan uudelleen olemassa olevaa. Se ilmentää erityisesti kahta asiaa: 1) halua ymmärtää muuttuvaa maailmaa rajallisesta käytettävissä olevasta tietomäärästä huolimatta sekä 2) tahtoa suunnitella vallitsevat rakenteet uuteen ympäristöön paremmin sopiviksi (Grove 2018, 5). Groven mukaan teoria mahdollistaa myös valtion ja yhteiskunnan suhteen analysoimisen aiempaa paremmin sekä yhteiskunnan instituutioiden suunnittelun siten, että ne vastaavat paremmin haavoittuvuuksiin sekä marginalisoiviin valtarakenteisiin. (Grove 2018, 274–275.) Groven teorialle on merkittävää yksilöiden ja yhteisöjen kyky toimia muuttuvassa maailmassa, minkä vuoksi myös se sitoutuu resilienssin traditioon, joka korostaa toimijuutta resilienssin lähteenä.

2.3. ILMASTORESILIENSSI ON YHTEISKUNNALLINEN KYSYMYS

Pariisin sopimus korostaa tärkeässä toisessa artiklassaan ilmastoresilienssiä ja ilmastoresilienssin kehittämistä (Pariisin sopimus 2015). Yleisesti ilmastoresilienssi kuvaa aktiivista kimmoisuutta moninaisia ilmastonmuutoksen aiheuttamia häiriöitä ja shokkeja vastaan. Nämä voivat olla esimerkiksi muutoksia ympäristössä, yhteiskunnassa, politiikassa sekä taloudessa. Vaikka termiä ilmastoresilienssi käytetään runsaasti kansainvälisessä politiikassa, se ei ole vakiintunut Suomessa. Esimerkiksi Suomen lainsäädännössä Pariisin sopimuksen ilmastoresilienssi (climate resilience) on käännetty tulkinnanvaraisempaan muotoon ”vahvistaa sopeutumiskykyä ja ilmastokestävyyttä” (Finlex 2016, 5). Tässä tutkielmassa käytetään Finlexin käännöksen sijaan kuitenkin kansainvälisissä suhteissa vakiintunutta ilmastoresilienssin termiä.

Matkailun ilmastoresilienssin tutkimisessa huomio on perusteltua kiinnittää erityisesti resilienssiin, haavoittuvuuksiin, sopeutumiskykyyn sekä ilmastonmuutosta lieventäviin toimiin. Näiden rinnalla on syytä huomioida ilmastoon liittymättömiä elementtejä, kuten sosiaalista pääomaa sekä paikallisia resursseja. (Gómez Martín 2005, 574–576; Dogru et al. 2019, 292–293.) Näin on tehty myös tässä tutkielmassa. Käytännössä matkailun ilmastoresilienssin kehittäminen edellyttää sekä ilmastonmuutokseen sopeuttavia että ilmastonmuutosta hillitseviä toimia. Sopeuttavat strategiat kasvattavat elinkeinon ilmastoresilienssiä samalla kun hillinnän strategiat vähentävät elinkeinon haavoittuvuutta. Ollakseen tehokasta ilmastoresilienssin kehittämisen tulee tapahtua vähintäänkin kansallisella ja paikallisella tasolla. (Dogru et al. 2019, 300–301.) Tämän tutkielman paikallistasona toimii Pohjois-Suomi ja erityisesti arktinen matkailu elinkeinona.

Tylerin ja Moenchin (2012, 319) mukaan ilmastoresilienssillä on kolme keskeistä piirrettä: 1) järjestelmän vahvuus ilmastonmuutosta ja sen kertaantuvia häiriöitä vastaan, joissa yksikin häiriö aiheuttaa häiriöitä myös muissa sidoksissa olevissa järjestelmissä; 2) toimijoiden kapasiteetti ennakoida ja kehittää sopeuttavia toimenpiteitä vastaamaan ja ylläpitämään tukevia järjestelmiä; 3) toimijoiden kyky tehdä tarvittavat toimet. Muihin resilienssin teorioihin verrattuna ilmastoresilienssissä korostuu pysyvien muutoksien huomioiminen. Esimerkiksi Hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli (IPCC) korostaa ilmastoresilienssissä pysyviä muutoksia,

koska muuttuvan ilmaston ohella ilmastonmuutos aiheuttaa monenlaisia perustavanlaatuisia järjestelmämuutoksia, jotka voivat ilmetä esimerkiksi instituutioissa sekä teknologisissa ja biologisissa järjestelmissä. (IPCC 2014, 1107).

Usein nämä muutokset ovat seurausta merkittävää häiriötä aiheuttaneista tapahtumista tai näihin varautumisesta ja reagoimisesta (IPCC 2014, 1107). Pysyvien muutoksien puutteellinen huomioiminen ilmastoresilienssin kehittämisessä voi osaltaan päinvastoin vahvistaa paikallisia haavoittuvuuksia ja riskejä ja vaikuttaa tarkoituksensa vastaisesti pidemmällä aikajänteellä (Bahadyr & Tanner 2014, 9–12).

Matkailussa ilmastoresilienssin tutkimuksen metodologian heikkous on usein nimenomaan ilmastoon liittymättömien muuttujien ja erityisesti yhteiskunnallisten ulottuvuuksien puutteellinen huomioiminen (Adger 2000; Adger 2009). Esimerkki pysyvien muutosten puutteellisesta huomioimisesta on resurssien suuntaaminen sellaisen matkailutoiminnan kehittämiseen, jolla ei ole realistisia toimintaedellytyksiä pitkällä aikajänteellä. Muuttuvan ilmaston seurauksena haavoittuvuutta aiheuttaa tällöin esimerkiksi muutokset asiakaskäyttäytymisessä.

Koska ilmastoresilienssiä on tutkittu suomen kielellä verrattain vähän, on tarpeen määritellä keskeinen termiin linkittyvä sanasto. Ilmastoriski kuvaa moninaisia ilmastonmuutoksen aiheuttamia häiriöitä yhteiskunnalle tai yhteiskunnan osille, kuten yrityksille (Sitra 2019). Nämä riskit aiheuttavat haavoittuvuutta, joka osaltaan määrittää entiteetin resilienssiä (Chandler & Reid 2016). Yleisesti haavoittuvuus ilmastonmuutokselle kuvaa entiteettien tai erilaisten sektorien herkkyyttä ja sopeutumiskykyä ilmastonmuutokseen ja sen lukuisiin heijastevaikutuksiin (Dogru et al. 2019, 295).

Resilienssi ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen ovat läheisiä ja paikoin rinnakkain käytettyjä termejä, jotka viittaavat kuitenkin eri konsepteihin. Arktisen neuvoston *Arctic Resilience Action Frameworkin* mukaan keskeinen ero on, että ilmastonmuutokseen sopeutuminen on ilmastonmuutokseen reagoivaa toimintaa, jonka pyrkimyksenä on minimoida häiriö ja hyötyä avautuvista mahdollisuuksista. Tällainen tehokas kyky sopeutua ilmastonmuutokseen voi puolestaan kehittää resilienssiä. Samalla tavalla toimet, jotka kehittävät resilienssiä voivat parantaa entiteetin kykyä sopeutua ilmastonmuutokseen. (Arktinen neuvosto 2017c, 2.)

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen kuvaa käytännössä prosesseja, joilla varaudutaan konkreettisiin tai odotettuihin muutoksiin ilmastossa sekä näiden seurauksiin. Sosiaalisissa järjestelmissä sopeutuminen kontrolloi negatiivisia vaikutuksia ja pyrkii löytämään uusia mahdollisuuksia. Ekologisissa järjestelmissä ihmisten suorittamat interventiot voivat säätää tai vaikuttaa odotettuihin ilmastovaikutuksiin. (IPCC, 2019a.) Matkailussa sopeutumiskyky ilmastonmuutokseen kuvaa kykyä toimia ilmastonmuutoksen aiheuttamista häiriötekijöistä huolimatta (Scott et al. 2012, 11) ja sitä toimeenpannaan käytännössä alan standardeja päivittämällä (Dogru et al. 2019, 292–293).

Ilmastonmuutoksen hillintä kuvaa kahta asiaa: 1) toimia, jotka vähentävät päästöjen lähteitä tai lisäävät päästöjen nieluja sekä 2) muita ilmastonmuutosta suoraan tai epäsuorasti hidastavia toimia (IPCC 2019b). Jälkimmäinen tarkoittaa arktisella alueella esimerkiksi lumipeitettä heikentävän mustan hiilen päästöjen rajaamista (Heikkilä 2019, 127–128). Matkailun ilmastoiresilienssin näkökulmasta ilmastonmuutoksen hillinnän strategiat sisältävät usein tavoitteen kompensoida sellaiset päästöt, joita ei voida välttää (Dogru et al. 2019, 292).

3. ARKTISEN MATKAILUN ILMASTORESILIENSSIN REUNAEHDOT

Tämä tutkielma tarkastelee nimenomaisesti arktista matkailua, jonka toiminnan reunaehdot ovat voimakkaasti sidoksissa globaaleihin ilmiöihin, kuten ilmastonmuutokseen, sopimuspohjaiseen maailmanjärjestykseen ja kansainväliseen kauppaan. Siksi on perusteltua tarkastella myös paikallista matkailua kansainvälisestä näkökulmasta. (Arktinen neuvosto 2016, ix; Saarinen & Varnajot 2019, 1; Veijola & Strauss-Mazzullo 2019, 63–69). Tämä luku tarkastelee ensin antropogeenista ilmastonmuutosta, sitten arktisen matkailun suhdetta ilmastonmuutokseen ja lopuksi Pariisin sopimuksen jälkeisen aikakauden aikaansaamaa yhteiskunnallista murrosta. Yhdessä näkökulmat kuvaavat keskeiset reunaehdot arktisen matkailun ilmastoresilienssille nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä.

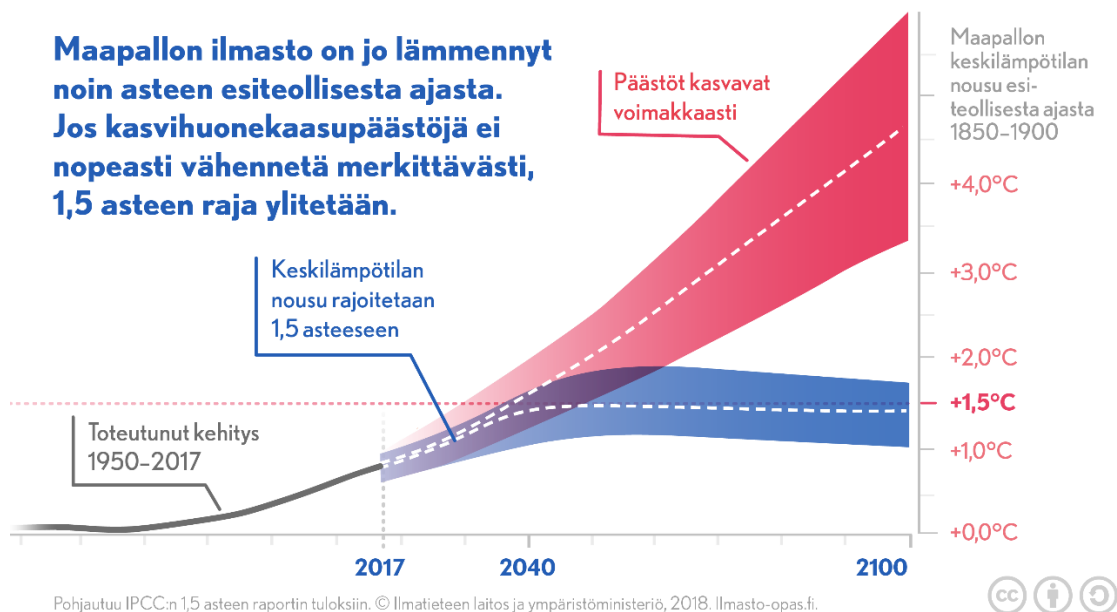
3.1. ANTROPOGEEENINEN ILMASTONMUUTOS

3.1.1. ILMASTONMUUTOS GLOBAALINA ILMIÖNÄ

Antropogeeninen ilmastonmuutos on viimeistään 1970-luvulla alkanut ihmisen toiminnan aiheuttamaa ilmiö, jonka seurauksena ilmastonmuutos on kiihtynyt (Rosenzweig et al. 2008, 353). Keskeinen muuttuja ilmastonmuutoksessa on maapallon keskimääräinen lämpötila, joka on lämmennyt noin 0,85 astetta vuosien 1880 ja 2010 välillä. Valtaosa lämpenemisestä, eli 0,72 astetta, on tapahtunut viimeisten 60 vuoden aikana. (Ilmatieteen laitos ja Suomen ympäristökeskus 2018 c.) Pariisin sopimuksella pyritään rajoittamaan keskilämpötilan nousu 1,5 celsiusasteeseen suhteessa esiteolliseen aikaan (Pariisin sopimus 2015).

Toteutuvasta päästöskenaariosta riippumatta antropogeenisen ilmastonmuutoksen nykytrendin mukaiset vaikutukset tulevat jatkumaan vähintään seuraavat 20 vuotta, mutta tehokas ilmastonmuutoksen hillintä voi rajata nousun 1,5 asteeseen vuosisadan loppuun mennessä. Tämä sisältää todennäköisesti niin sanotun väliaikaisen ylityksen noin kahden asteen lämpenemiseen ennen paluuta 1,5 asteeseen. (kuvaaja 1; Ilmatieteen laitos ja ympäristöministeriö 2018.) Ero 1,5 asteen ja 2 asteen lämpenemisen välillä on merkittävä lisäten esimerkiksi tulvien, myrskyjen ja

äärimmäisten sääilmiöiden toistuvuutta ja intensiteettiä. Konkreettisimmillaan merenpinnan nousu on 100 senttimetriä korkeampi 2 asteessa verrattuna 1,5 asteeseen. Myös esimerkiksi kasvien ja viljan pölyttämiseen tärkeät hyönteiset menettävät puolet elintilastaan 1,5 asteen lämpenemisestä ja menetys kaksinkertaistuu 2 asteen lämpenemisestä. (Yhdistyneiden kansakuntien ympäristöohjelma 2019.) Ilmastomuutoksen vaikutukset ja kertautuvat seuraukset ovat luonnollisesti mittavia ja monilta osin ennennäkemättömiä.

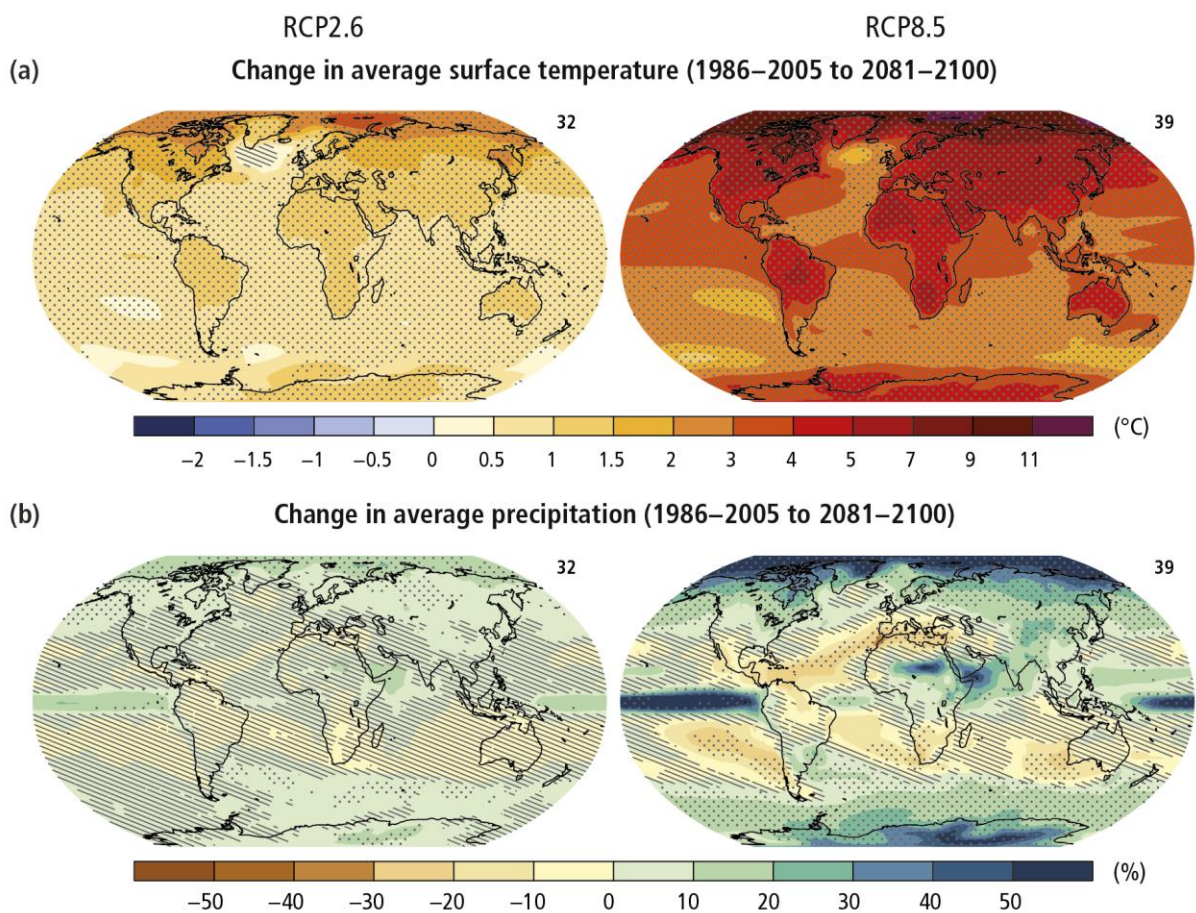


KUVAAJA 1. SUOMEN ILMATIETEEN LAITOS & YMPÄRISTÖMINISTERIÖ 2018. GLOBAALI ILMASTONMUUTOS PERUSTUEN IPCC:N 1.5 °C RAPORTTIIN.

Maapallon lämpenemisen pysäyttäminen 1,5 asteen skenaarioon on kuitenkin poliittisesti haastavaa, koska se edellyttää runsaasti nopeita ja tehokkaita ilmastomuutosta hillitseviä toimia. Myös lämpenemisen rajaaminen 2 asteeseen, jota pidetään Pariisin sopimuksen rajana, on mittava globaali haaste ja optimistinen skenaario. (Sanderson et al. 2016, 7140). On arvioita, että sopimuksen tehokkaasta toimeenpanosta huolimatta globaali lämpötilan nousu vuonna 2100 on 2,7 °C astetta esiteollisen lämpötilan yläpuolella, ellei sopimus saa aikaan transitiota asetettuja tavoitteita kunnianhimoisempaan murrokseen. Toisin sanoen Pariisin sopimuksen raja lämpötilan noususta enintään 2 asteeseen edellyttää jo asetettuja poliittisia sitoumuksia kunnianhimoisempia vapaaehtoisia toimia kasvihuonepäästöjen

rajaamiseen. (Wu et al. 2018, 129.) Muutoksen vaikutukset ovat voimakkaimmat arktisella alueella, jota ilmastonmuutos muuttaa nopeammin kuin mitään muuta aluetta maailmassa (Arktinen neuvosto 2017b, ix).

Alla oleva kuvaaja 2. visualisoi kaksi skenaariota kasvihuonekaasupäästöjen kehityksestä arktiselle matkailulle tärkeiden keskilämpötilan ja sateisuuden näkökulmista. Vasemmanpuoleinen optimistinen skenaario kuvaa tilannetta, jossa kasvihuonekaasupäästöjä leikataan voimakkaasti ja Pariisin sopimuksen tavoitteet ylittyvät vain hieman. Oikeanpuoleisessa kasvihuonekaasupäästöt jatkavat kasvua nykyisellä trendillä.



KUVAAJA 2. IPCC (2014A) AR5. YHTEENVETORAPORTTI: ILMASTONMUUTOS 2014.

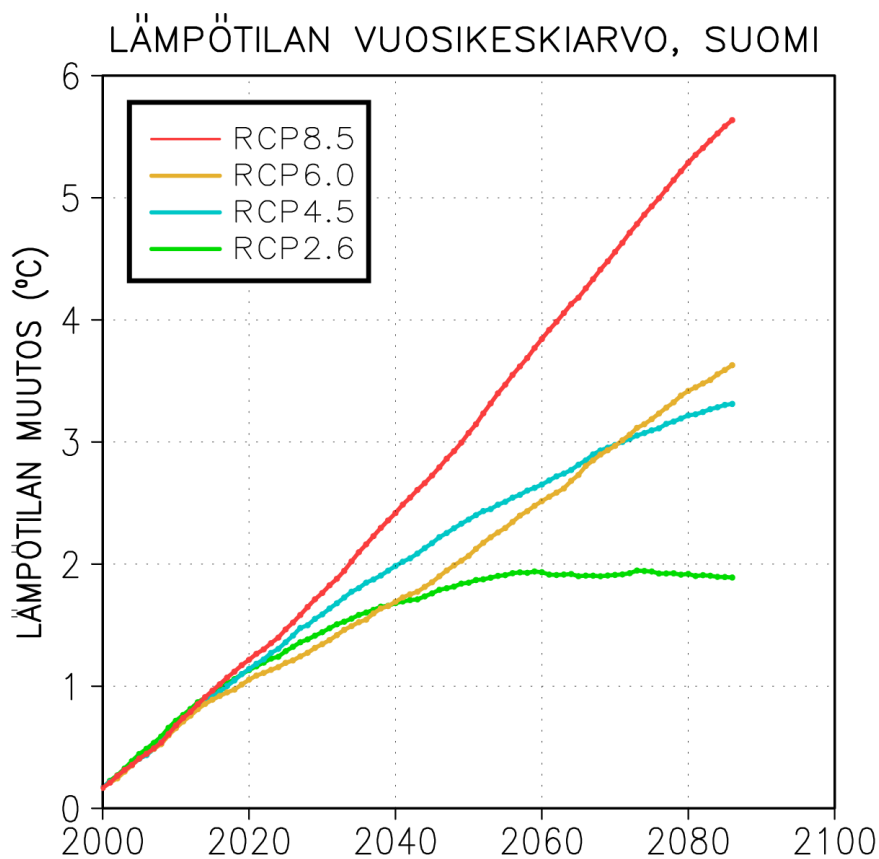
3.1.2. ILMASTONMUUTOS SUOMESSA

Tässä alaluvussa tarkastellaan ensin ilmastomuutosta arktisen näkökulman kautta, mitä seuraa erityisesti Suomea koskeva tarkastelu. Tämä näkökulma on valittu, koska Suomen Ilmatieteen laitokselle tehdyn konsultaation perusteella selvisi, että ei ole olemassa yksiselitteisiä vastauksia ilmastomuutoksen odotetuista vaikutuksista Pohjois-Suomeen tai Lappiin. Valittu lähestymistapa kuvaa kompleksista ilmiötä eri tasoilla tarjoten kirjoittajan parhaaksi arvioiman lähestymistavan kansainvälisten suhteiden tutkimusalaan.

Yleisesti arktiseen alueen määritelmään liittyy aina tulkinnanvaraisuutta (ks. esim. Finger & Heininen 2019; Powell & Dodds 2014, 10; Kelman 2017). Tutkielmalle merkityksellistä on, että Arktisen neuvoston määritelmän mukaan ainakin pohjoisin Suomi on arktista aluetta (Arktinen neuvosto 2016, 46–47). Arktisen neuvoston työryhmän *Arktisen ympäristön seuranta- ja arviointiohjelman* (AMAP) mukaan käynnissä oleva voimakas ympäristömuutos arktisella alueella tulee jatkumaan riippumatta ilmastomuutoksen hillinnän onnistumisen tasosta. Pariisin sopimuksen toimeenpano voi kuitenkin pienentää odotettuja muutoksia arktisella alueella vuoden 2050 jälkeen. (Arktinen neuvosto 2019a, 3.) Skenaariosta riippumatta muutoksen ennakoitaan aiheuttavan voimakkaita sosio-ekologisia muutoksia (Arktinen neuvosto 2017b, ix).

Tutkielman näkökulmasta keskeinen havainto on, että tulevaisuuden arktinen alue on hyvin erilainen nykyiseen verrattuna. (Arktinen neuvosto 2019a, 3). Jo nyt arktinen alue on monin paikoin erilainen kuin esimerkiksi 20 vuotta sitten (Arktinen neuvosto 2017b, ix). Alueella odotettuja ilmastomuutoksen seurauksia ovat lämpenevä keskilämpötila, lisääntyvät äärimmäiset sääilmiöt sekä moninaiset vaikutukset mereen. Mantereen peittämiin osiin (kuten pohjoisimpaan Suomeen) tämä aiheuttaa hyvin monenlaisia muutoksia, kuten uusia vieraslajeja, hyönteisten aiheuttamia vahinkoja, muutoksia kasvillisuudessa sekä aiempaa useammin vuosia, jolloin toistuu vakavia metsäpaloja. Lisäksi merijään väheneminen aiheuttaa vahinkoa meren biodiversiteetille, millä on potentiaalisesti merkittävää vaikutusta ravintoketjuihin myös maalla. (Arktinen neuvosto 2019a, 2.) On kuitenkin syytä huomioida, että ilmastomuutoksen vaikutuksiin arktisella alueella liittyy yhä merkittäviä epävarmuustekijöitä ja paikalliset vaikutukset edellyttävät runsaasti lisää tutkimusta (Arktinen neuvosto 2019a, 11).

Suomessa ilmastonmuutos lämmittää keskilämpötiloja arviolta 2 kertaa nopeammin kuin maailmassa keskimäärin, ja voimakkainta lämpeneminen on maan pohjoisissa osissa (Ruosteenoja et al. 2016a, 3–15). Odotettavissa olevat ilmastonmuutoksen seuraukset Suomen Lapissa sisältävät lisääntyvän määrän sään ääri-ilmiöitä, vuoden keskilämpötilan nousun, vähemmän lumipeitteisiä päiviä, kasvavan määrän sateita sekä enemmän pilvisyyttä, joka johtaa harvempiin aurinkoisiin päiviin. Useimmat edellä mainituista ilmiöistä ovat todennäköisempiä talvikuukausina. Seuraukset eivät kuitenkaan rajaudu näihin. (Ruosteenoja et al. 2016a, Ruosteenoja et al. 2016b, Ilmatieteen laitos ja Suomen ympäristökeskus 2018 a.)



KUVAAJA 3. SUOMEN ILMATIETEEN LAITOS (2017). LÄMPÖTILAN VUOSIKESKIIARVON SKENAARIOT, SUOMI.

Yllä oleva kuvaaja 3. visualisoi skenaarioita Suomen kansallisen lämpötilan vuosikeskiarvon kehityksestä. Punainen osoittaa skenaarion, jossa globaalit kasvihuonekaasupäästöt jatkavat kasvuaan nykyisellä trendillä. Tällöin Suomen lämpötilan muutos on vuosikeskiarvona noin 6 astetta lämpimämpi vuosisadan lopulla.

Muut värit kuvaavat antropogeenista ilmastomuutosta hillitseviä skenaarioita. Vihreä osoittaa optimistisen skenaarion, jolloin lämpötilan vuosikeskiarvo nousee Suomessa 2 astetta vuosisadan loppuun mennessä. Keskeinen ero kuvaajan 1. globaaliin keskilämpötilan nousuun on Suomessa voimakkaampi lämpötilan muutos. Lapin osalta vastaavaa kuvaajaa ei ole. On kuitenkin syytä huomioda, että Suomessa lämpeneminen on voimakkainta maan pohjoisissa osissa ja talvikuukausina (Ruosteenoja et al. 2016a, 3–15).

Pohjois-Suomen matkailuelinkeinon nykyisen tulomuodostuksen näkökulmasta talven kesto ja lumivarmuus ovat keskeisiä (Rantala et al. 2019; Hall 2014). Ilmastomuutoksen seurauksena arvioidaan, että tulevana vuosikymmeninä Lapin maakunnassa vuosittainen lumipeite lyhenee yleisimmin 20–40 päivää verrattuna paikalliseen keskiarvoon vuosilta 1972–2000. Poikkeukset maakunnan trendistä muodostavat Käsivarren alueen hieman pienemmät ja Meri-Lapin hieman suuremmat vaikutukset. (Ilmatieteen laitos ja Suomen ympäristökeskus 2018 b.) Tuorein tutkimus indikoi kuitenkin aiempaa suurempia vaikutuksia koko arktiselle alueelle (Arktinen neuvosto 2019a, 11), mistä syystä on mahdollista, että edellä mainitut vanhempaan tutkimukseen pohjautuvat tulokset ovat voimakkaammat etenkin pohjoisissa osissa.

3.2. ARKTISEN MATKAILUN SUHDE ILMASTONMUUTOKSEEN

3.2.1. SUOMEN ARKTINEN MATKAILU ON RIIPPUVAINEN YMPÄRÖIVÄSTÄ LUONNOSTA

Matkailu koostuu lukuisista elinkeinoista, minkä vuoksi sen tarkka määrittäminen on tulkinnanvaraista (Veijola & Strauss-Mazzullo 2019, 63–64). Tutkielmassa keskitytään arktiseen matkailuun, koska se on kansainvälisessä tutkimuskirjallisuudessa arktinen laaja tutkimuskenttä, joka läpikäy murrosta. Runsaasta tutkimuksesta huolimatta arktiselle matkailulle ei kuitenkaan ole vakiintunutta määritelmää, mutta käytännössä arktinen matkailu on matkailua, joka tapahtuu arktisella alueella (Maher 2007, 1–2). Keskeinen piirre arktiselle matkailulle on läheinen suhde luontoon, ja lisäksi se on usein paikallisesti merkittävä elinkeino. Arktinen matkailu on myös kasvanut voimakkaasti kuluneiden vuosikymmenten aikana. Luontoriippuvuuden ja kasvun seurauksena arktinen matkailu on myös altis intressistiriidoille muun maankäytön

kanssa. (Saarinen & Varnajot 2019, 1.) Ennen kaikkea arktiseen matkailuun vaikuttaa antropogeeninen ilmastomuutos moninaisine vaikutuksineen (Kaján 2014).

Suomessa arktinen matkailu on tärkeä ja voimakkaasti kasvava elinkeino (Rantala et al. 2019, 20–21). Arktinen matkailu on myös poliittisesti mielenkiintoinen tutkimuskohde, koska elinkeinon hieman abstrakteista määritelmistä huolimatta Suomen tavoitteena on, että kestävä arktinen matkailu muodostaa tulevaisuudessa Suomen kansainvälisen matkailumarkkinoinnin strategisen ”keihäänkärjen” (ks. Valtioneuvoston kanslia 2017, 1–2). Tätä ajaa perinteisten elinkeinopoliittisten intressien rinnalla tavoite, että arktisen matkailun tukemana kansalliset ”arktisuuteen liittyvät attribuutit vahvistuvat positiivisesti”. Julkisesti ei kuvata tarkemmin, mitä nämä ovat, mutta arktiseen matkailuun liittyy mielikuvia, joiden toivotaan linkittyvän myös Suomen maakuvaan. (emt.) Näin arktinen matkailu omalta rajalliselta osaltaan korostaa Suomen arktisia piirteitä kansainvälisessä järjestelmässä. Tarvetta arktisuuden korostamiselle voi selittää arktisen alueen valtarakenteissa käynnissä olevat murrokset, jotka haastavat alueella perinteisesti korostunutta multilateraalisista päätöksentekoa (ks. esim. Arktinen neuvosto 2016, 46; Kuersten 2016, 389; Käpylä & Mikkola 2019, 165-166).

Myöskään Suomessa ei kuitenkaan ole arktiselle matkailulle selkeää määritelmää. Käytännössä arktista matkailua korostetaan erityisen voimakkaasti Suomen arktisessa strategiassa ja sen päivityksissä (Valtioneuvoston kanslia 2013, 2016, 2017), mikä linkittää arktisen matkailun erityisesti pohjoisimpaan Suomeen. Edellä mainittujen arktisen matkailun määritelmien mukaan käytännössä kaikki Lapin maakunnassa tapahtuva matkailu täyttää arktiselle matkailulle ominaiset piirteet. Arktista matkailua on kuitenkin Suomessa myös Lapin ulkopuolella, esimerkiksi läheisessä Kuusamossa (Rantala et al. 2019, 17). Tämän vuoksi tämä tutkielma käyttää avoimempaa tulkintaa ”Pohjois-Suomi” arktisen matkailun maantieteellisenä rajana. Valittu lähestymistapa on myös linjassa runsaamman tutkimustiedon kanssa. Käytännössä tutkielma viittaa myös Lappiin esimerkiksi silloin, kun kyse on Lapin maakunnasta.

Matkailu on nimenomaisesti Lapissa merkittävä elinkeino, joka työllistää maakunnassa 11 prosenttia kaikkien toimialojen henkilöstöstä (House of Lapland 2019). Monipuolisen elinkeinon tarkkaa laajuutta ei voi yksiselitteisesti kuvata, mutta alle 180 000 hengen maakunnassa on vuosittain noin 3 miljoonaa rekisteröityä yöpymistä,

jonka lisäksi merkittävä määrä matkailijoista jää menetelmällisistä syistä tilastoimatta (ks. emt). Nykyisellään elinkeino keskittyy voimakkaasti talveen, mutta tarkkoja tietoja talvimatkailun prosentuaalisesta volyymistä ei ole. Viimeisimmän Lapin matkailustrategian luonnoksen keskeisenä tavoitteena on kasvattaa talven ulkopuolisen matkailun arvo 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. (Lapin matkailustrategia, 2019, 12–14.) Talouden mittareilla tarkasteltuna kyse on pitkälti talvimatkailusta, vaikka matkailua on monin paikoin nykyisellään ympäri vuoden. Matkailulla on myös runsaasti alueellista vaihtelua maakunnan sisällä ja tietyt matkailun muodot keskittyvät nimenomaisesti lumettomille kuukausille.

Nopean kasvun ohella Lapin matkailua muokkaa voimakkaasti myös käynnissä olevat toimet lumettoman kauden sesonkien kasvattamiseksi (Rantala et al. 2019, 20–21). Tämä sopii kansalliseen matkailustrategiaan, jonka keskeinen tavoite on kaksinkertaistaa matkailutulo Suomessa seuraavana vuosikymmenenä (Työ- ja elinkeinoministeriö 2019). Kansallinen strategia ei tuo esiin, miten tavoitteen saavuttaminen vaikuttaa arktiseen matkailuun.

Globaalisti tarkasteltuna matkailuelinkeino on poikkeuksellisen riippuvainen vallitsevasta ilmastosta ja siksi yksi haavoittuvimmista elinkeinoista ilmastonmuutokselle. Matkailun ilmastoresilienssiä keskeisesti määrittävä tekijä on kuitenkin usein valtion tulotaso. Yleisesti rikkaimmat valtiot kuten Suomi omaavat enemmän resilienssiä ja ovat vähemmän haavoittuvia ilmastonmuutokselle. Tämä johtuu siitä, että matkailun peruslähtökohdat kyvyllä sopeutua ilmastonmuutokseen määrittää ympäröivä yhteiskunta. Matkailulle keskeisiä valtioiden ilmastoresilienssiä määrittäviä tekijöitä ovat poliittinen stabiilitetti, yhteiskunnalliset olosuhteet sekä taloudellinen ympäristö, koska ne vaikuttavat kykyyn tehdä tarvittavat päätökset, investoida ja edelleen toimeenpanna strategiat ilmastonmuutoksen sopeutumiseen sekä hillintään. (Dogru et al. 2019, 292, 295, 298.) Näin on myös Suomen arktisessa matkailussa, jonka paikallinen kyky sopeutua ilmastonmuutokseen on vahvasti sidoksissa ympäröivään yhteiskuntaan ja elinkeinon kehittämiseen (Kaján 2014, 48–50).

Ilmastonmuutos haavoittaa erityisesti arktista matkailua. Tästä äärimmäisin esimerkki on taloudellisesti merkittävä talvisesongin aloittava joulumatkailu, jonka on arvioitu olevan maailman haavoittuvin matkailusesonki, koska valkoista joulua ei voi siirtää

toiselle kuukaudelle. (Hall 2014; Kaján et al. 2014, 3–4.) Pohjois-Suomen matkailussa erityisesti ne kohteet, joiden nähtävyydet tai aktiviteetit ovat riippuvaisia luonnosta tai vuodenajasta, ovat kaikkein haavoittuvimmassa asemassa muuttuvan ilmaston suhteen. Usein nämä riippuvuudet muodostavat suoran uhan paikallisten kyvyille sopeutua ilmastomuutokseen. (Rantala et al. 2019, 11, 51.)

Pohjois-Suomen arktisen matkailun suhdetta ilmastomuutokseen tutkineen Kajánin (2014, 6, 48–50) mukaan elinkeinon todellista sopeutumiskykyä ilmastomuutokseen on kuitenkin haastavaa mitata, ja epävarmuutta lisää esimerkiksi elinkeinon monimuotoisuus, vaihtelevat sijainnit, laajuus ja kulttuuriset tekijät. Pohjois-Suomessa jopa yhteisöt, jotka ovat riippuvaisia samoista muuttujista ja kohtaavat samantyyppisiä riskejä, voivat olla eri tavoin haavoittuvia. Käytännössä sopeutumiskykyä parantaa moni vaikeasti todennettava muuttuja, kuten vahvat perinteet yrittäjyydessä sekä paikallinen osaamispotentiaali, jotka tukevat kykyä riskien hajauttamiseen ja sopeutumisstrategioiden toimeenpanoon. Ilmastomuutokseen sopeutumista tukevat myös niin kutsutut lyhyen aikajänteen sopeutumisstrategiat, joilla yleisimmin pyritään vastaamaan heikkenevään lumivarmuuteen. Tällaisia ovat esimerkiksi keinotekoisen lumen valmistus ja lumen säilöminen. Myös esimerkiksi sesonkiluontoisuus, yhteisön rakenteet ja lukuisat yllättävätkin muuttujat vaikuttavat kykyyn sopeutua ilmastomuutokseen. Tästä syystä yhteisöjä pitäisi tutkia yksi kerrallaan, jos niiden sopeutumiskykyä halutaan tarkemmin analysoida.

Kajánin (2014, 49) mukaan ilmastomuutos vaikuttaa paikallisyhteisöihin samanaikaisesti sekä positiivisesti että negatiivisesti. Esimerkiksi samalla kun lyhenevä talvi lisää paikallista haavoittuvuutta, sen pitäisi samanaikaisesti kasvattaa paikallista lumivarmuutta verrattuna kilpaileviin matkakohteisiin. Kaján myös esittää, että lämpenevät kesät puolestaan vaikuttavat matkailuun positiivisesti huolimatta negatiivisista vaikutuksista kasvistoon ja eläimistöön, lisääntyvään tuulisuuteen sekä muutoksiin vuodenajoissa. Hänen tutkimuksessansa havaittiin edellä mainittuja muutoksia.

Kajánin arvio on linjassa monien matkailuyrittäjien kokemukseen siitä, että he itse asiassa hyötyvät ilmastomuutoksesta. Ilmastomuutoksen mahdollista hyötyä Pohjois-Suomen matkailulle on tutkittu, ja tuoreen tutkimuksen mukaan tunnistetuista riskeistä huolimatta Pohjois-Suomen matkailu hyötyy muuttuvasta ilmastosta:

”keskimääräinen hyöty liiketoiminnalle muuttuvasta ilmastosta, sisältäen ilmastomuutoksen, on 7,3 prosenttia vuosittaisesta liikevaihdosta”. (Tervo-Kankare et al. 2018, 14, 20.)

Viimeisin tutkimus kuitenkin osoittaa, että ilmastomuutoksen arvioidut ”positiiviset vaikutukset” ovat kyseenalaiset, ja päinvastoin esimerkiksi luontomatkailun tulevaisuus, paikallinen infrastruktuuri, vieraslajit, muutokset asiakaskäyttäytymisessä, muuttuvat matkailijaprofiilit ja yleinen sääolosuhteiden epävarmuuden lisääntyminen ovat Pohjois-Suomen matkailulle merkittäviä uhkia. (Rantala et al. 2019, 54–57.) Ennen kaikkea Hallitustenvälisen ilmastomuutospaneelin *Global Warming of 1.5 °C* -erikoisraportin ja Arktisen ympäristön seuranta- ja arviointiohjelman dramaattisten tutkimusten (Arktinen neuvosto 2017a; Arktinen neuvosto 2017b; Arktinen neuvosto 2019a) jälkeen on syytä pohtia kriittisesti, onko antropogeenisessä ilmastomuutoksessa lainkaan voittajia. Peliteorian termein kaikki häviävät, jos ilmastomuutoksen hillinnässä epäonnistutaan. Uusimman tiedon valossa on siis vähintäänkin eettisesti arveluttavaa laskea hyötyä ilmastomuutoksesta, vaikka sellaista joku lyhyellä aikajänteellä saavuttaisikin. Tämä osaltaan myös heijastaa globaalin ja paikallisen tason osin ristiriitaista suhdetta ilmastomuutokseen.

Lisäksi kansainvälinen vertailu osoittaa, ettei matkailuelinkeino ole toistaiseksi kyennyt tekemään omaehtoisesti tarvittavia toimia ilmastomuutoksen hillitsemiseksi tai siihen sopeutumiseksi (Lenzen et al. 2018, 526–527; Scott et al. 2012, 11; WTTC 2009). Tämä vahvistaa arviota, että julkishallinnon rooli paikallisen sopeutumiskyvyn takaamisessa on merkittävä. Julkishallinnon rooli ei kuitenkaan ole yksinkertainen, koska tehokas ilmastomuutokseen sopeutuminen edellyttää autonomista organisoitumista, eli tilaa itsenäiselle toimijuudelle. Tästä syystä myös matkailualalla julkishallinnon johtamien sopeutumisstrategioiden tulee olla luonteeltaan joustavia. (Tennberg & Mettiäinen 2017, 160.)

Suomessa matkailun ilmastomuutokseen sopeutumisen keskeisin ongelma on kuitenkin sopeutumisstrategioiden konkreettinen puute. Elinkeinoon kehitystä ohjaavat strategiat, kuten *Suomen matkailustrategia 2019–2028* ja *Lapin matkailustrategia 2020–2023* keskittyvät kattavasti taloudelliseen kasvuun ja moniin kestävyys ulottuvuuksiin, mutta eivät tarjoa työkaluja ilmasto-resilienssin kehittämiseen. Tämä on huomioitu myös *Kansallisen ilmastomuutokseen sopeutumis suunnitelman* (2019)

arviossa, jossa ”virkistys- ja matkailuala” toimialana sai heikoimmat tulokset (Mäkinen et al. 2019, 30). Elinkeinoilla on esimerkiksi vähiten tehtyjä toimenpiteitä, eikä yhdelläkään vastaajalla ollut käytössä sopeutumisen strategiaa (Berninger et al. 2018, 14, 24). Kansainvälisesti matkailualan tosin tiedetään peittelevän ilmastostrategioitaan (Scott et al. 2012, 11), eivätkä esitetyt numerot edusta Pohjois-Suomen arktista matkailua. Ne kuitenkin antavat indikaation siitä, ettei elinkeinoa parhaillaan koordinoita sopeutumaan ilmastonmuutokseen eikä Pariisin sopimuksen jälkeiseen aikakauteen.

3.2.2. MATKAILUN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖT JATKAVAT KASVUAAN

Scott et al. (2015, 18–19) toteavat, että ilmastonmuutoksen hillintä on väistämättä matkailuelinkeinon itsensä edun mukaista. Muun muassa Euroopan unionin alueella matkailuelinkeino on kokenut kasvavaa painetta kasvavia kasvihuonekaasupäästöjään kohtaan jo pidempään (Gössling 2009, 17). Myös Maailman matkailujärjestön (2019a; 2016, 5) arvion mukaan elinkeinolla on tärkeä vastuu toimeenpanna Pariisin sopimuksen tavoitteita. Järjestö alleviivaa, miten kaikkien matkailun sidosryhmien tulee osaltaan ratkoa elinkeinon kasvavia kasvihuonekaasupäästöjä.

Mainittu ohjeistus on perusteltu, koska Maailman matkailujärjestön itsensä teettämän laskelman mukaan elinkeino tuottaa nykyisellään noin 5 prosenttia kaikista energiaan liittyvistä hiilidioksidipäästöistä ja sen ennustetaan jatkavan vakaata kasvuaan (Maailman matkailujärjestö 2019b, 11). Lenzen et al. (2018, 522) arvioivat globaalin matkailun tuottavan nyt 8 prosenttia kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja kasvavan vuosittain 3–5 prosenttia. Käytännössä matkailun päästöt muodostuvat rikkaimpien valtioiden toimesta ja merkittävässä määrin rikkaisiin maihin suuntautuvalla matkailun muodossa (emt.). Globaalisti matkailuelinkeino tuottaa siis jo laskennallisesti enemmän kasvihuonekaasupäästöjä kuin esimerkiksi yli 1.3 miljardin kansalaisen Intia, joka tuottaa kasvihuonekaasupäästöjä maailman valtioista kolmanneksi eniten 7 prosentin osuudellaan (Yhdistyneiden kansakuntien ympäristöohjelma 2019).

Suomessa ei ole toistaiseksi luotettavia arvioita matkailun kasvihuonekaasupäästöistä. On myös syytä huomioida, että matkailun päästöjen

laskeminen on aina osin tulkinnanvaraista. Mittakaavaa tarjoaa kuitenkin se, että matkailu tuottaa 2,6 prosenttia bruttokansantuotteesta (Työ- ja elinkeinoministeriö 2019), mistä syystä on selvää, ettei matkailu ole Suomessa suurimpien päästölähteiden joukossa. Suomen suurimmat lähteet kasvihuonekaasupäästöille ovat energiateollisuus, kotimaan liikenne, teollisuus ja rakentaminen tuottaen yhteensä 65 prosenttia kansallisista päästöistä (Itkonen 2019, 73). Nämä kaikki vaikuttavat vähintään epäsuorasti matkailuun.

Myöskään Pohjois-Suomen tai Lapin matkailun päästöistä ei ole toistaiseksi luotettavia arvioita. Viitettä antaa se, että Lapin 21 kunnasta toistaiseksi ainoastaan Enontekiö on sitoutunut viralliseen hiilineutraaliustavoitteeseen (Suomen ympäristökeskus 2019). Useissa Lapin kunnissa matkailu on merkittävin elinkeino, mikä indikoi osaltaan, ettei Pohjois-Suomen matkailuala ole kansallisesti tarkasteltuna kunnianhimoisimpien joukossa hillitsemässä ilmastonmuutosta. Lapin matkailustrategiat (2015; 2019) tarkastelevat vastuullisuutta varsin kattavasti eri näkökulmista, mutta eivät juurikaan pureudu ilmastonmuutoksen vaikutuksiin tai sen hillintään. Tutkielman kirjoittamisen aikaan vähähiilistä matkailua käsitteleviä projekteja kuitenkin suunnitellaan ja käynnistetään Pohjois-Suomessa (ks. esim. Lapin liitto 2020).

Myöskään globaalisti matkailu ei ole kunnianhimoisimpien elinkeinojen joukossa hillitsemässä ilmastonmuutosta. Maailman matkailujärjestö on kannustanut matkailuelinkeinoa rajaamaan päästöjä erilaisilla vapaaehtoisilla strategioilla, mikä on toistaiseksi ollut tehotonta (Lenzen et al. 2018, 526–527.) Maailman matkailujärjestö (2019) perustelee elinkeinon päästöjen hillinnän haastetta tarvittavan tiedon puutteella, mutta esimerkiksi Njoroge (2015, 97) ja Fang et al. (2017, 1, 3) tuovat esiin, että matkailualan ilmastotutkimus on verrattain kehittynyttä ja ilmastonmuutoksen hillintä tutkituimpien aiheiden joukossa.

Lenzenin et al. (2018, 526–527) sekä Scottin et al. (2012, 11) mukaan matkailualan heikko menestys omaehtoisessa päästöjen hillinnässä tarkoittaa sitä, että julkishallinnon tulee aiempaa vahvemmin varmistaa matkailun päästöjen väheneminen. Lisäksi kansainvälinen vertailu osoittaa, että voimakkaasti kilpailtuna ja helposti maineriskiä kärsivänä elinkeinona matkailutoimijat usein lisäksi joko salaavat ilmastonmuutosstrategiansa tai kaikessa hiljaisuudessa kärsivät tiedetytkin ilmastoriskit (Scott et al. 2012, 11.) Esimerkiksi hiilivero ja päästökauppa nähdään

keinoina rajata matkailun tulevaisuuden päästöjä (Lenzen et al. 2018, 526–527), mutta kyseiset mekanismit eivät ole välttämättä tarkoituksenmukaisia Pohjois-Suomen matkailussa, joka koostuu pitkälti pienistä ja keskisuurista yrityksistä.

3.3. PARIISIN SOPIMUKSEN JÄLKEINEN AIKAKAUSI

3.3.1. PARIISIN ILMASTOSOPIMUS KANSAINVÄLISISSÄ SUHTEISSA

Pariisin sopimuksen jälkeisistä vuosista käytetään kansainvälisissä suhteissa termiä *Pariisin sopimuksen jälkeinen aikakausi (post-Paris Agreement era)*. Sillä viitataan globaaliin muutokseen, jossa ei-valtiollisten toimijoiden rooli on kasvanut kansainvälisissä ilmastopolitiikassa ja kansainvälisessä poliittisessa järjestelmässä. (Wu et al. 2018.) Tämä alaluku kuvaa ensin Pariisin sopimuksen jälkeistä aikakautta yleisesti ja sitten erityisesti Suomessa.

Pariisin sopimus eli *Paris Agreement under the United Nations Framework Convention on Climate Change* on kansainvälinen laillisesti sitova ilmastosopimus, joka määrittää kasvihuonekaasujen hillintää sekä ilmastomuutokseen sopeutumista. Sopimukseen on sitoutunut yli 190 valtiota, ja sillä on kolme keskeistä tavoitetta: hillitä keskilämpötilan nousua, vahvistaa ilmastoiresilienssiä ja sopeutumiskykyä sekä kanavoida rahoitusvirrat kohti vähähiilistä kehitystä. (Pariisin sopimus 2015.) Suomen kansallisessa lainsäädännössä Pariisin sopimuksen tavoitteet on käännetty seuraavasti:

Pariisin sopimuksen tavoitteena on pitää maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle kahdessa celsiusasteessa, pyrkien rajoittamaan keskilämpötilan nousu 1,5 celsiusasteeseen, suhteessa esiteolliseen aikaan, vahvistaa sopeutumiskykyä ja ilmastokestävyyttä sekä suunnata rahoitusvirrat kohti vähähiilistä kehitystä. Tavoitteen saavuttamiseksi osapuolet pyrkivät saavuttamaan maailmanlaajuisten kasvihuonekaasupäästöjen huipun mahdollisimman pian ja vähentämään päästöjä nopeasti sen jälkeen siten, että ihmisen toiminnan aiheuttamat kasvihuonekaasupäästöt ja kasvihuonekaasujen nielut ovat tasapainossa tämän vuosisadan jälkipuoliskolla. (Finlex 2016, 5.)

Pariisin sopimuksen allekirjoittivat valtiot, mutta yksityisellä sektorilla oli tärkeä rooli kunnianhimoisen ilmastosopimuksen onnistumisessa. Chatham Housen (2018, 6–8)

mukaan sopimuksen onnistuminen on seurausta nimenomaisesti ei-valtiollisten ja valtion alaisten toimijoiden kasvaneesta merkityksestä, mikä kasvatti valtioiden kokemaa painetta sitoutua sopimuksen kunnianhimoon. Näihin sisältyvät esimerkiksi kaupungit, elinkeinoelämä, investoijat, alueet ja kansalaisyhteiskunta. Tämä uudenlainen alhaalta ylös suuntautuva asetelma avasi uusia ulottuvuuksia kansainvälisiin suhteisiin tekemällä maan sisäiset ilmastonmuutosta hillitsevät prosessit keskeisiksi sopimusta edistäviksi voimiksi. Tämä osaltaan auttoi ylittämään merkittäviä kansainvälistä poliittisia umpikujia, jotka olivat lykänneet ilmastopolitiikan toimeenpanoa jo vuosikymmeniä. (Nasiritousi & Bäckstrand 2018, 21–23.)

Sopimukseen allekirjoittamiseen johti monimutkainen ja hitaasti muodostunut kehityspolku, jossa valtioille keskeinen suunnannäyttäjä oli Kioton pöytäkirjan allekirjoittaminen vuonna 1998. Se on ensimmäinen laillisesti sitova kansainvälisesti päästöjä vähentävä sopimus, jolla on yli 190 osapuolta, ja sen on allekirjoittanut yli 80 valtiota. (Yhdistyneet kansakunnat 1998; YK:n ilmastosihteeristö 2019.) Yksityiselle sektorille tärkeä etappi oli esimerkiksi Sternin raportti (2007), jonka mukaan ilmastonmuutos on maailmanhistorian suurin markkinahäiriö ja voimakkaasti sidoksissa muihin markkinoiden epäonnistumisiin. Raportti esittää, että ilmastonmuutoksen pysäyttämisen hinta on korkea, mutta taloudellisesti siedettävä. Sen sijaan toimien lykkääminen on sekä äärimmäisen vaarallista että kallista. (Sternin raportti 2007, vii–viii.)

Nasiritousin ja Bäckstrandin (2018, 23) mukaan lopulta kolme keskeistä elementtiä mahdollistivat Pariisin sopimuksen allekirjoittamisen: 1) sopimus onnistui ylittämään kehittyneiden ja kehittyvien maiden väliset näkemyserot, 2) sopimus korvasi totutut ylhäältä alas suuntautuneet tavoitteet ja aikataulut alhaalta ylöspäin suuntautuvilla prosesseilla, joissa valtioiden sisäiset ilmastotoimet ovat keskeisessä roolissa sekä 3) sopimus rakentuu uudentlaiselle hybridille multilateralismille, jossa valtioiden alaiset ja ei-valtiolliset toimijat on voimakkaasti integroitu ilmastotoimien toimeenpanoon.

Pariisin sopimuksen ensimmäisellä sivulla allekirjoittaneet valtiot hyväksyvät ilmastonmuutoksen hillinnän aiheuttavan murrosvaiheessa myös negatiivisia seurauksia (Pariisin sopimus 2015, 1). Tämä viittaa oletettavasti vuosikymmeniä ilmastopoliittisia haasteisiin rakenteellisiin haasteisiin, joiden vuoksi

kunnianhimoisen ilmastopimuksen allekirjoittaminen lykkääntyi (ks. Nasiritousi & Bäckstrand 2018, 23; Parks & Roberts 2010 134–166; Urry 2011, 184–186).

Näiden rakenteellisen haasteiden ylittäminen sai aikaan murroksen, jonka esitetään johtaneen uuteen kansainvälispoliittiseen aikakauteen. Kansainvälisissä suhteissa tätä kuvataan termillä *Pariisin sopimuksen jälkeinen aikakausi*, jolle keskeistä on globaali muutos, jossa ei-valtiollisten toimijoiden rooli on kasvanut kansainvälisissä ilmastopolitiikassa ja kansainvälisessä poliittisessa järjestelmässä. (Wu et al. 2018.) Tätä vie eteenpäin Pariisin sopimuksen aikaansaama yhteiskunnallinen signaali, joka indikoi toimintaympäristön muutosta ilmastotoimien ja uudenlaisen poliittisen sitoumuksen seurauksena. Meneillään on siis murros, jossa sekä valtiot että ei-valtiolliset toimijat edistävät kunnianhimoista ilmastopolitiikkaa ja hiilineutraaliuden tavoitetta. (Nasiritousi & Bäckstrand 2018, 21–23; Wu et al. 2018.)

Arvioidaan, että aikakauden haaste on hybridisen multilateralismin kyseenalaistettu kyky edelleen kasvattaa tarvittavia ilmastomuutoksen hillintään tähtääviä eritasoisia sitoumuksia. Aiemmin nämä on sovittu keskitetysti valtioiden kesken. Tilanne luo kasvavaa painetta ei-valtiollisille toimijoille ja erityisesti yrityksille, koska Pariisin sopimuksen varsinaisilla sitoumuksilla arvioidaan olevan todellisuudessa vain rajallinen vaikutus ilmastomuutoksen hillintään. (Nasiritousi & Bäckstrand 2018, 21–23.) Pariisin sopimusta seuraavien vuosien tulee siksi saada aikaan riittävä yhteiskunnallinen muutos, jonka seurauksena toteutetaan myös vapaaehtoisia toimia kasvihuonekaasupäästöjen rajaamiseen. (Wu et al. 2018, 129.) Hinta rajaamisen epäonnistumiselle on valtava, kuten *Global Warming of 1.5 °C* -erikoisraportti kuvaa (IPCC 2018). Positiivista kuitenkin on, että raportin julkaisun aikana ei-valtiollisten toimijoiden merkityksen kasvu oli jo nähtävissä maailmanlaajuisessa ilmastopolitiikassa. (Nasiritousi & Bäckstrand 2018, 21.)

Pariisin sopimuksen jälkeisen aikakauden sitoutumisesta sekä valtiollisella että ei-valtiollisella puolella saatiin konkreettinen osoitus vuonna 2019, kun toiseksi suurin päästöjen aiheuttaja Yhdysvallat ilmoitti eroavansa sopimuksesta. Ilmastopimuksen sääntöjen mukaan ero astuu voimaan 4. marraskuuta 2020 eli päivä Yhdysvaltojen presidentinvaalien jälkeen, jotka voivat vielä vaikuttaa eroon (Tollefson 2019). Yhdysvaltojen eroilmoitus sai aikaan nopeita reaktioita. Päivä eroilmoituksen jälkeen Kiinan ja Ranskan presidentit julkaisivat vastineen, jonka mukaan Kiinan ja Euroopan

unionin sitoumus Pariisin sopimukseen on ”ikuinen”. Osapuolet myös sitoutuvat päivittämään nykyiset sitoumuksensa vastauksena Yhdysvaltojen vetäytymiseen. (Al Jazeera 2019.)

Yhdysvalloissa puolestaan We Are Still In -koalitio ilmoitti olevansa edelleen sitoutunut Pariisin sopimukseen kooten yli 2700 jäsentä osavaltioista, kaupungeista, elinkeinoelämästä ja muista merkittävistä instituutioista. Koalitio ilmoittaa taloudelliseksi kapasiteetiksi 6,2 biljoonaa dollaria, joka vastaa laskennallisesti maailman kolmanneksi suurinta taloutta. (We Are Still In, 2017.) Kiinan, Euroopan unionin sekä We Are Still In -koalition sitoumus paikata Yhdysvaltojen kansallisia päästöjä osoittaa Pariisin sopimuksen jälkeisen aikakauden kansainvälispoliittisen painoarvon. Sopimuksen ulkopuolelle jääminen on vaikeaa erityisesti kansainvälispoliittisen legitimitetin heikkenemisen vuoksi ja sen poliittinen painoarvo on havaittavissa myös Suomen politiikassa.

3.3.2. PARIISIN ILMASTOSOPIMUS SUOMESSA

Kansainvälisissä suhteissa yleisen tulkinnan mukaan multilateraaliin eli monenkeskiseen yhteistyöhön ja päätöksentekoon perustuva maailmanjärjestys on edullinen pienille valtioille. Asetelma on säilynyt myös globalisaation uudistamassa maailmanjärjestyksessä, jossa ei-valtiollisten toimijoiden rooli on kasvanut. Uudistuneessa tilanteessa multilateralismista hyötyvät erityisesti laajat talousalueet, kuten Euroopan unioni jäsenvaltioineen. (Muldoon 2010, 333–342.) Euroopan unionilla on puolestaan merkittävä vaikutus Suomen päätöksentekoon sekä kansallisella että alueellisella tasolla (Stępień & Koivurova 2017, 16).

Pariisin sopimuksen toimeenpano näkyy konkreettisesti Euroopan unionin toiminnassa, joka on linjannut olevansa maailman ensimmäinen hiilineutraali alue vuonna 2050. Esimerkiksi Euroopan komissio mobilisoi tavoitteeseen pääsemiseksi vähintään biljoona euroa seitsemän vuoden aikana. (Euroopan komissio 2020.) Pariisin sopimus on lisäksi konkreettinen esimerkki multilateraalista sopimus pohjaisesta maailmanjärjestyksestä, jonka edistäminen on etenkin Euroopan unionin pienten jäsenvaltioiden edun mukaista. Tämä on nähtävissä myös Suomen suhtautumisessa Pariisin sopimukseen. Suomen hallitus on linjannut, että vuonna

2035 Suomi on maailman ensimmäinen hiilineutraali teollistunut valtio (Valtioneuvosto 2019).

Linjaus on voimakas, ja sen takana on vahva poliittinen tahto. Tämä näkyi esimerkiksi Suomen eduskuntavaaleissa vuonna 2019. Vain hieman ennen vaaleja kaikki eduskuntapuolueet pois lukien Perussuomalaiset allekirjoittivat ”Kahdeksan eduskuntapuolueen yhteinen linjaus ilmastopoliittikan tavoitteista” -asiakirjan, joka linjasi kansallisen kunnianhimon noston tärkeyden ilmastopoliitikassa ja sitoutui tekemään Suomesta hiilineutraalin viimeistään 2040-luvulla. (Valtioneuvoston kanslia 2018). Yhteisen linjaavan paperin laatiminen juuri ennen vaaleja on epätyypillistä. Asiakirjan ensimmäinen kohta linjasi keskeisen sisällön:

1. Euroopan unionin ja Suomen ilmastopoliitikkaa uudistetaan siten, että teemme oman osamme maailman keskilämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 asteeseen. EU:n pitkän aikavälin ilmastotoimet on rakennettava siten, että EU saavuttaa hiilineutraalisuuden ennen vuotta 2050. (Valtioneuvoston kanslia 2018.)

Vaalituloksien jälkeen vähintään 80 prosenttia kansanedustajista kuuluu linjapaperiin sitoutuneisiin puolueisiin (Eduskunta 2020). Vaalien jälkeen hallitus edelleen kiristi hiilineutraaliustavoitetta vuoteen 2035 (Valtioneuvosto 2019). Suomi korostaa Pariisin sopimusta EU:n lisäksi esimerkiksi arktisessa ja pohjoismaisessa yhteistyössä (Arktinen neuvosto 2017d; Ympäristöministeriö 2019.) Arktinen ja pohjoismainen yhteistyö ovat tärkeitä myös arktisen matkailun näkökulmasta, koska niiden seurauksena samansuuntaiset poliittiset murrokset seuraavat myös kilpailevilla arktisen matkailun markkinoilla.

Ollakseen hiilineutraali valtio 15 vuoden kuluttua Suomella on vielä runsaasti työtä edessä. Toistaiseksi Suomi on laskenut kasvihuonepäästöjään 21 prosenttia vuodesta 1990 vuoteen 2019. Matalimmat päästöt tuotettiin vuonna 2015, jonka jälkeen trendi on ollut hiljalleen nouseva riippumatta Pariisin sopimuksen toimeenpanon aikaansaamista kansainvälisistä, kansallisista ja paikallisista prosesseista. (SVT 2019a; SVT 2019b, 5–7.) Hiilineutraalius tulee jossain määrin vaikuttamaan kaikkiin elinkeinoihin, mistä syystä on epätodennäköistä, etteikö myös matkailun kasvihuonekaasupäästöihin kohdistuisi suoraan ja välillisesti kasvavaa painetta. Vallitseviin olosuhteisiin nähden on huomionarvoista, että Pariisin sopimuksen korostamaa ilmastoresilienssiä ei terminä juurikaan käytetä Suomessa.

4. AINEISTO JA MENETELMÄ

4.1. HAASTATTELUAINEISTO

Matkailun ilmastoiresilienssin tutkimuksessa on tärkeää integroida sidosryhmät laajasti mukaan tutkimusprosessiin (Dogru et al. 2019, 300), minkä vuoksi tätä tutkielmaa varten tehtiin 20 puolistrukturoitua haastattelua. Tutkielma keskittyy siihen, millä tavoin ilmastoiresilienssi ilmenee paikallisesti, mistä syystä kaikki haastatellut ovat paikallisia ihmisiä. Haastatteluaineisto täyttää sille asetettujen tavoitteiden saturaation osoittaen tiettyä toistuvuutta, ja aineistosta voi tehdä yleistyksiä laadulliseen tutkimukseen. Haastattelut tehtiin joulukuun 2018 ja tammikuun 2019, välillä ja niiden kestot vaihtelivat 45 minuutista 94 minuuttiin.

Yleisesti ottaen ilmastoiresilienssi on Suomessa vain tutkijoiden ja asiantuntijoiden käyttämä termi, mistä syystä tutkimushaastatteluissa ei käytetä sanaa *ilmastoiresilienssi*. Sen sijaan tutkimusasetelma ja myös esimerkiksi puolistrukturoitujen haastattelujen kysymysrunko lähestyvät ilmastoiresilienssiä aiempaan tutkimuskirjallisuuteen perustuen antropogeenisen ilmastomuutoksen, liiketoimintaympäristön kehittymisen sekä Pariisin sopimuksen vaikutusten näkökulmista.

Tutkimusasetelma kuvaa Pohjois-Suomen arktista matkailua laajempänä entiteettinä kansainvälisessä järjestelmässä. Tästä syystä aineistoa kerättiin eri puolilta Pohjois-Suomea Rovaniemellä, Pyhällä, Luostolla, Saariselällä, Ivalossa sekä etäyhteydellä. Aiempi tutkimus (Hall 2014) esittää, että Pohjois-Suomen matkailussa ilmastomuutos aiheuttaa enemmän haasteita eteläisissä kuin pohjoisissa kohteissa. Käytännössä kohteet valittiin maantieteellisen sijainnin perusteella, ja ne sijaitsivat Suomessa pystysuoraan etelä-pohjoissuunnassa. Kohteet ovat keskenään erilaisia ja sijaitsevat kahta lukuun ottamatta eri kunnissa. Kohteiden keskinäinen vertailu ei kuitenkaan ole tutkielman tavoitteena, koska näiden uskottava vertailu on erittäin monimutkaista (ks. Kaján 2014, 48–50). Sen sijaan kerätty aineisto on tarkoituksenmukainen valitun laajemman tutkimusasetelman näkökulmasta.

Henkilöt valittiin tapaustutkimukselle tyypillisellä purposive sampling -menetelmällä, joka mahdollistaa vähän tutkitun ilmiön tutkimisen. Menetelmässä tutkija tekee

valinnan valittavista henkilöistä sen perusteella, ketkä ilmiöstä tietävät. (Robson 1993, 141–142.) Menetelmän potentiaalinen heikkous on tutkijan virhearvio, mitä pyrittiin tässä tutkielmassa pienentämään konsultoimalla aihetta eri näkökulmista tuntevia henkilöitä ja keräämällä heiltä informaatiota potentiaalisista haastateltavista. Käytäntö oli lähettää haastattelukutsut useammassa kierroksessa, jotta tärkeäksi arvioidut näkökulmat saadaan edustettua. Kokonaisuudessaan kutsu lähetettiin 33 henkilölle.

Yksinkertaistaen haastatellut edustavat yrittäjiä, työntekijöitä, matkailun asiantuntijoita, poliittisia päätöksentekijöitä sekä tutkijoita. Haastatellut poliittiset päätöksentekijät ovat kiinteästi yhteydessä matkailuelinkeinoon. Haastatellut tutkijat ovat tutkineet matkailua ja ilmastonmuutosta. Henkilöiden valintaa ohjasi pyrkimys diversiteettiin asiantuntemuksen, organisaation ja maantieteellisen sijainnin näkökulmista. Haastatteluissa korostuu kuitenkin johtajatasen asiantuntemus siitä syystä, että he hyväksyivät useimmiten haastattelupyynnön. Johtajatasen haastattelujen heterogeenisyys vahvistaa kuitenkin esioletuksen, että jokainen vastaaja edustaa vain itseään.

Useista yhteydenotoista huolimatta tutkielmaan ei saatu haastattelua Saamelaiskäräjien edustajalta. Saamelaiskäräjät on saamelaisten korkein poliittinen elin ja keskeinen toimija saamelaisaluetta koskevissa kysymyksissä. Tästä syystä tämä tutkielma ei analysoi saamelaiskulttuuriin liittyviä näkökulmia. Kaikki muut paitsi tärkeä Saamelaiskäräjien näkökulma saatiin korvattua samankaltaisilla näkökulmilla. Muilta osin haastatteluaineisto täyttää sille asetetut odotukset, ja haastattelut muodostavat toivotun kaltaisen laajan joukon näkökulmia, joilla voidaan selittää ilmiötä.

Haastateltaville henkilöille kerrottiin kutsun yhteydessä, ettei haastatteluun osallistuminen edellytä asiantuntemusta ilmastonmuutoksesta. Myös haastattelukysymykset pyrkivät tavoittamaan monipuolisen paikallisen tiedon ilman voimakasta ennakkoasetelmaa. Myöhemmin haastatteluissa useammat haastatellut toivat esiin, että arvostivat asetelmaa, jossa voivat puhua omasta perspektiivistään. Huomionarvoista on, että haastatteluhetkellä monet toivat esiin tuoreessa muistissa olleet epätyypilliset sääolosuhteet, kuten vähälumisen alkutalven ja lämpimän kesän. Lisäksi haastatteluissa viitattiin laajasti juuri julkaistuun Hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin *Global Warming of 1.5 °C* -erikoisraporttiin. On mahdollista,

että edellä mainituilla tekijöillä on vaikutusta haastatteluaineistoon, minkä vuoksi analyysi pyrkii välttämään näiden korostamista.

Haastattelujen anonymiteetin hyötyjä ja haittoja punnittiin ennakkoon tarkasti. Eettinen perusta tutkielmalle on, ettei se saa tuottaa harmia haastattelun antaneille. Haastattelut tehtiin ilman anonymiteettiä, jotta tieteele keskeinen *järjestelmällinen epäily* on mahdollista loogisten kriteerien pohjalta (ks. Niiniluoto 2011, 1–2). Myös etiikan kannalta on tärkeää pitää kiinni tieteen avoimuuden vaatimuksesta (emt., 7). Eettisten lähtökohtien varmistamiseksi ennen haastattelua kaikille kerrottiin kahdesti, että heitä siteerataan suoraan heidän nimillään. Sesonkityöntekijät ovat poikkeus. Heidät anonymisoitiin suoraan, koska he ovat haavoittuvassa asemassa työmarkkinoilla. Sesonkityöntekijöille anonymiteetistä kerrottiin kutsun yhteydessä.

Haastattelujen jälkeen varmistettiin vielä kertaalleen, saako kaikkea aineistoa käyttää tässä tutkielmassa. Tämän lisäksi kysyttiin erillisenä kysymyksenä, saako aineistoa käyttää tarvittaessa jatkotutkimuksessa. Yhden henkilön pyynnöstä tietty osa haastattelua poistettiin. Kaksi henkilöä halusi lukea sitaatit ennen kuin niitä käytetään, ja sovitusti sitaatit lähetettiin heille. Yksi henkilö kielsi aineiston käytön tämän tutkielman ulkopuolella, ja hänen aineistonsa on tuhottu. Haastatteluaineisto tuhotaan kokonaisuudessaan, jos tutkimuskäyttöä ei ilmene lähitulevaisuudessa.

Haastattelujen jälkeen tutkielman aihetta on käsitelty mediassa, ja se on noussut aiempaa yhteiskunnallisemmaksi kysymykseksi. Tämän seurauksena tutkimuseettisistä syistä anonymiteettia laajennettiin siten, että sitaatit ovat edelleen suoria, mutta jokainen henkilö on nimetty aineistossa Pohjois-Suomen eläimeksi. Esimerkiksi haastateltu ”Mikko Mallikas” on nimetty tutkielmassa anonyymillä tunnisteella ”Peura”. Alkuperäistä suunnitelmaa laajemmalla anonymiteetillä halutaan varmistaa, ettei tutkielma aiheuta harmia haastatelluille. Haastatteluissa käytetty kysymysrunko löytyy liitteenä.

Haastatellut henkilöt:

- Anonyymi joulutonttu, sesonkityöntekijä.
- Anonyymi luonto-opas, sesonkityöntekijä.
- Anonyymi matkaopas, sesonkityöntekijä.
- Anonyymi vastaanottovirkailija, sesonkityöntekijä.

- Anu Summanen, toiminnanjohtaja, Pyhä-Luosto Matkailuyhdistys ry.
- Artturi Kröger, osakas ja toinen perustaja, Bliss Adventure Oy.
- Eero Fisk, toimitusjohtaja, Kairankutsu Oy.
- Ida Katajamaa, markkinointikoordinaattori, Saariselkä Ski & Sport Resort Oy.
- Jari Huotari, puheenjohtaja, Inarin kunnanhallitus.
- Jarno Valkonen, professori, pohjoisten yhteiskuntien muutosten tutkimus.
- Jarmo Katajamaa, osakas ja operatiivinen johtaja, Saariselkä Ski & Sport Resort Oy.
- Jyrki Niva, toimitusjohtaja, Lapland Safaris Group Oy.
- Katri Kulmuni, kansanedustaja.
- Rami Korhonen, tuotekehitysjohtaja, Lapland Hotels Oy & operatiivinen johtaja, Lapland Safaris Oy.
- Sanna Kärkkäinen, toimitusjohtaja, Visit Rovaniemi.
- Sanna Tarssanen, toimitusjohtaja, House of Lapland Oy.
- Satu Luiro, matkailuasiantuntija, Lapin liitto.
- Soile Veijola, professori, matkailun kulttuurintutkimus.
- Tarja Manninen, markkinointijohtaja, Inari-Saariselkä matkailu Oy.
- Tuija Sandberg, toimitusjohtaja, Kaivosyhtiö Arctic Ametisti Oy.

Haastatteluaineiston rinnalla aineistona käytettiin mahdollisuuksien mukaan kirjoittajan laadukkaaksi arvioimia akateemisia lähteitä. Tutkittavan ilmiön ajankohtaisuuden vuoksi työssä käytettiin harkiten myös viranomaislähteitä, raportteja, tunnettuja medialähteitä sekä muita tarkastettuja lähteitä sellaisissa tapauksissa, joissa tutkimustietoa ei ollut saatavilla.

4.2. TEORIAOHJAAVA SISÄLLÖNANALYYSI

Tämä tutkielma on laadullinen tutkimus, joka sitoutuu teoriaohjaavan sisällönanalyysin tutkimustraditioon. Menetelmällisesti sisällönanalyysi mahdollistaa systemaattisen ja

objektiivisen analyysin, jolla perinteisesti pyritään saamaan tutkittavasta ilmiöstä yleistettävä ja verrattain tiivis kuvaus. Tämän tutkielman haastattelut litteroidussa muodossa ovat tyypillistä aineistoa sisällönanalyysille. Tutkielmassa käytetään teoriaohjaavaa sisällönanalyysiä, jossa tutkimus alkaa aineistolähtöisesti, mutta analyysin empiirinen aineisto liitetään edelleen teoreettisiin käsitteisiin. Näin teoreettiset käsitteet luodaan aineistosta käsin, erona esimerkiksi teoriaohjaavaan analyysiin, jossa käsitteet tulevat suoraan teoriasta. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 113, 133 & 117–118.)

Resilienssin teorialle ominainen piirre menetelmän näkökulmasta on kompleksisuus, minkä vuoksi tutkimuksessa ei ole mahdollista ennalta tietää, mitkä teorian osat ovat paikallisesti tärkeimpiä. Tästä syystä tässä tutkielmassa valittiin teoriaohjaava sisällönanalyysi, eikä esimerkiksi teorialähtöistä sisällönanalyysiä. Toisaalta taas resilienssin tutkimukseen liittyy tyypillinen riski teorian väljistä tulkinnoista, minkä vuoksi aineistolähtöinen sisällönanalyysi sisältää riskin teorian käytännön relevanssin heikentymisestä (ks. Brand & Jax 2007). Siksi tässä tutkielmassa analyysin alaluokat tehtiin aineistolähtöisesti ja yläluokat teorialähtöisesti.

Sisällönanalyysillä on yhtenäisiä piirteitä myös muiden analyysimenetelmien kanssa, kuten historian analyysin sekä diskurssianalyysin kanssa. Jonkin verran nämä myös lainaavat toisiltaan, mutta sisällönanalyysin keskeinen piirre on pyrkimys etsiä aineiston merkityksiä, ei siis esimerkiksi sitä, miten näitä merkityksiä tuotetaan. Silti toisinaan, kuten tässä tutkielmassa, sisällönanalyysi on menetelmänä kiinnostunut ymmärtämään ”näkymätöntä” eli asioita, jotka ovat olemassa, vaikkei niitä aktiivisesti tiedosteta. Tältä osin tässä tutkielmassa sitoudutaan sisällönanalyysin tulkinnalliseen traditioon, jossa keskeistä on asioiden laita, eli miten asiat ovat. Toinen tyypillinen ja etenkin Yhdysvalloissa laajasti hyödynnetty sisällönanalyysin traditio on voimakkaammin kiinnostunut ”totuuksista” asioiden takana. Tähän tutkielmaan valitun teoreettisen viitekehyksen näkökulmasta on arvokkaampaa havaita miten asiat ovat, kuin pyrkiä selittämään, miksi asiat kompleksisessa maailmassa ovat kuten ovat. Toki nämä traditiot ovat aina päällekkäisiä eivätkä sulje toisiaan pois. Sisällönanalyysi ei kuitenkaan suoraan tarjoa ”vastauksia” siihen, miten asiat ovat, vaan ainoastaan mahdollistaa erilliset johtopäätökset analyysiin perustuen. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 117–118.)

Tutkielman disposition rakentamisessa kirjoittajaa ohjasi Ruusuvuori et al. (2010 4–5) havainto, että todellisuudessa tutkimus on aina epälineaarinen, päällekkäinen ja osin kehää kiertävä prosessi. Sisällönanalyysi sijoitti tässä prosessissa tutkimuksen ilmiön laajempaan kontekstiin ja auttoi ymmärtämään sen suhdetta saatavilla olevaan tietoon. Tutkielmassa haastatelluista henkilöistä useat ovat omalla alallaan vahvassa valta-asemassa, mikä tarjoaa tutkielmalle poikkeuksellisen analyysinäkökulman, koska haastatellut tuottavat haastatteluaineiston ohella merkittävässä määrin myös tutkimuskohdetta määrittävän tiedon. Tämä tapahtuu tiedostaen ja tiedostamatta niin arkisilla käytänteillä, julkisessa puheessa kuin esimerkiksi kirjattujen strategioiden ja elinkeinon muun viestinnän kautta.

Tämä tutkielma on siitä erityisessä asemassa, että sillä on pääsy samanaikaisesti julkisiin lähteisiin sekä haastattelujen kautta osin näiden ”taakse”. Tämä tavoiteltu asemointi mahdollistaa syvällisemmän sisällönanalyysin, jossa on mahdollista tarkastella merkitysjärjestelmiä paitsi sellaisenaan, myös soveltuvien osien suhteessa julkiseen tietoon. Tätä toteutettiin käytännössä Ruusuvuori et al. (2010, 15–16) suosituksen pohjalta siten, että ilmiötä tutkittiin todellisuuden eri tasoilla. Heidän esimerkkinsä mukaisesti tässä tutkielmassa yksi taso on varsin karkea analyysi, seuraava taso analysoi mielenkiintoisia solmukohtia ja kehityssuuntia, kun taas kolmas tarkastelee mielenkiintoisia poikkeamia ja yksityiskohtia.

Tutkielmassa on käytössä laaja ja rikas aineisto, mistä syystä analyysin alussa hyödynnettiin NVivo 12 laadullisen analyysin työkalua. Käytännössä tekninen avustus mahdollisti systemaattisemman analyysin laajalle aineistolle, eli teki siitä hallittavamman ja edelleen syvensi tutkimusprosessia. Tietokoneavusteisen analyysin käytön riski laadullisessa analyysissä on tutkijan etääntyminen konkreettisesta analyysistä, mutta tässä tutkielmassa se päinvastoin auttoi havaitsemaan odottamattomia rakenteita. Mitään niin erityistä avustus ei tehnyt, etteikö vastaavia löydöksiä olisi löytynyt myös täysin manuaalisella analyysillä.

4.3. ANALYYSIN TOTEUTUS

Tutkimuseettiset lähtökohdat ovat ohjanneet tärkeimpänä ohjeena analyysin toteutusta. Osana tätä on huomioitu, että tutkijan tulee olla kriittinen myös omaa

tutkimusasetelmaansa kohtaan. Laadullisessa tutkimuksessa tutkimusasetelma ja tutkimuskysymys käytännössä muovaavat lopullisen teoreettisen viitekehyksen, ja usein tämä tapahtuu useamman kehää kiertävän kierroksen kautta. Näin itse tutkimusprosessin eteneminen ja syventyminen mahdollistavat lopullisen asetelman määrittelyn. (Ruusuvuori et al. 2010, 4–5.)

Analyysiä on ohjannut myös professori Julian Reidin ohjausprosessissa esiin tuoma arvokas huomio, jonka mukaan aivan kuten resilienssillä ominaisuutena ei ole yhtä optimaalista pistettä, ei myöskään resilienssin tutkimuksella ole optimaalista lähestymistapaa tutkia kompleksista ilmiötä. Tästä syystä tutkimuskohdetta tulee ympäröidä ”veden lailla” käytettävissä olevin keinoin. Vain näin saadaan selville tutkimukselle keskeiset tekijät. Tästä syystä myöskään resilienssiä tutkiessa dispositiota ei saa määrittää liian varhaisessa vaiheessa. Myös tässä tutkielmassa asetelma tarkentui useampaan otteeseen ennen kuin löytyi balanssissa oleva symbioosi, jossa teoria, metodologia, aineisto ja olemassa oleva tutkimus tukivat toisiaan. Disposition tarkennuttua teoriaohjaava sisällönanalyysi toimii hyvin valitun refleктоivan tutkimusprosessin kanssa.

Kaiken kaikkiaan laadullisessa analyysissä tutkimuskysymykset ja aineisto vuorovaikuttavat aktiivisesti, minkä vuoksi myös tutkimuskysymyksiä on syytä tarkentaa useamman kerran. (Ruusuvuori et al. 2010, 6.) Näin tehtiin myös tässä tutkielmassa, mikä osoittautui onnistuneeksi valinnaksi. Kuten mainittu, tutkimuksen alussa ei voi tietää vähän tutkitun ilmiön tärkeitä solmukohtia. Tutkimuskysymyksen ja aineiston vuorovaikutus myös paljasti tarpeen jättää tutkimuksen ulkopuolelle joitain tärkeitäkin ulottuvuuksia (emt.). Tässä tutkielmassa linjattiin, että huomio painottuu asioihin, joihin voidaan vaikuttaa paikallisesti tai jotka ovat paikallisesti tärkeäksi arvioituja. Erilaisella tutkimusasetelmalla esimerkiksi kansainvälinen vuorovaikutus olisi nykyistä tärkeämmässä roolissa, mutta esimerkiksi kumulatiiviset vaikutukset olisivat voineet jäädä löytymättä.

Haastatteluaineiston prosessointi aloitettiin perusteellisella aineistoon tutustumisella. Tätä seurasi systemaattinen aineiston pelkistäminen, organisointi, luokittelu, koodaaminen sekä de-koodaaminen, jotka luovat pohjan luovalle ja holistisemmalle analyysille. Tässä vaiheessa löytyneitä solmukohtia refleктоitiin ensin aineistossa ja myöhemmässä vaiheessa uuden ryhmittelyn jälkeen suhteessa teorian tietoon ja

aiempaan tutkimukseen. (Ruusuvuori et al. 2010, 3–4.) Karkeasti jaoteltuna analyysi sisälsi neljä vaihetta: 1) ilmausten pelkistäminen, 2) ryhmittely alaluokkiin, 3) ryhmittely yläluokkiin sekä 4) lopuksi näiden sovittaminen yhdistettyyn havaintoon ja teoriaan (Tuomi & Sarajärvi 2018, 132–133). Analyysi tehtiin useamman kerran paremman luotettavuuden saavuttamiseksi (Ruusuvuori et al. 2010, 3–4). Valittu asetelma avasi tutkimukselle arvokkaita ulottuvuuksia, joiden avulla palattiin kriittisesti tarkastelemaan aiempia löydöksiä, ja päästiin syvemmälle aineiston ja sosiaalisen todellisuuden ”väliin” (ks. Phillips & Hardy 2002). Tämä edelleen mahdollisti käynnissä olevien murroksien syvällisemmän analyysin sekä sosiaalisten ja poliittisten realiteettien tarkastelun hieman eri näkökulmista.

Osana eettisiä lähtökohtia on tarkasteltu kriittisesti tutkimuksen validiteettia, reliabiliteettia sekä sitä, tarjoaako aineisto pääsyn tuloksiin, joista voidaan tehdä uskottavia johtopäätöksiä (ks. Ruusuvuori et al. 2010, 15–16). Tämän pohjalta voidaan todeta, että tutkielmaan on valittu kansainvälisten suhteiden tutkimusalalle sopiva dispositio.

5. ILMASTORESILIENSSI ON SIDOKSISSA ALUEEN ELINVOIMAAN

Luvussa kerrotaan matkailualan sidosryhmien haastatteluihin perustuen, kuinka ilmastoresilienssi on sidoksissa alueen elinvoimaan ja kansalliseen päätöksentekoon. Aineistossa korostuu, kuinka ilmastomuutoksen arvioidut vaikutukset ovat sidoksissa ihmisten arkeen, mistä syystä ilmastomuutoksesta keskustelu johtaa pääasiassa keskusteluun arkisista poliittisista kysymyksistä, elinolosuhteista ja vallitsevista jännitteistä. Luvun keskeinen huomio on se, kuinka alueen yleinen elinvoima luo perustan ilmastoresilienssille.

Näkemyks on perusteltu, koska esimerkiksi Dogru et al. (2019, 300) tuovat esiin, että sellaisten matkakohteiden ilmastoresilienssi on korkein, joiden sosiaalinen, taloudellinen ja poliittinen kapasiteetti sekä yhteiskunnan tarjoama infrastruktuurin taso on korkein. Gómez Martín (2005, 574–576) puolestaan korostaa matkakohteen yhteisön hyvinvoinnin tärkeyttä matkailuelinkeinon ilmastoresilienssille. Nämä näkökulmat tulevat voimakkaasti esiin aineistosta. Toisin sanoen ympäröivän yhteiskunnan kehitys rakentaa pohjan myös ilmastoresilienssille ja paikallisesta näkökulmasta nämä seikat ovat kiinteästi yhteydessä toisiinsa.

5.1. KANSALLINEN PÄÄTÖKSENTEKO ON ILMASTORESILIENSSIN PERUSTA

Tämä alaluku tuo esiin, miten paikallisten toimijoiden mukaan ilmastomuutos ja siihen varautuminen ovat voimakkaasti sidoksissa jokapäiväiseen politiikkaan ja elinvoimaan. Ilmastomuutokseen liittyvät asiat eivät siis näyttäydy erityisenä politiikan sektorina vaan linkittyvät ensisijaisesti arkiseen päätöksentekoon. Tästä syystä aineistossa viitataan toistuvasti Helsinkiin pääkaupunkina ja siellä tehtävään kansalliseen politiikkaan, joka määrittää yhteiskunnan tarjoamaa infrastruktuuria osin perifeeriseksikin koetussa Pohjois-Suomessa. Tämän seurauksena alaluku tarkastelee myös koettua ydin–periferia-rakennetta, joka tulee vastaan moninaisissa asiayhteyksissä. Sitä voi kuvata hegemonisena diskurssina, jolle ei ole varsinaista haastavaa näkökulmaa (Jokinen & Juhila 2016, 80–81).

Aineistossa esimerkiksi ilmastonmuutokseen sopeutuminen kulminoituu paikallisesti arkisiin kysymyksiin perusinfrastruktuurin rajallisuudesta. Tällaisia ovat esimerkiksi arvioitu teiden huono kunto, poliisien resurssien vähyys sekä ambulanssien alimitoitus.

Me tuotiin esille hallitusohjelmatavoitteissakin, että matkailu liittyy niin moneen asiaan tavallaan. Että se on semmoinen monipuolinen kokonaisuus. (Joutsen)

Ilmastoiresilienssin näkökulmasta matkailun riippuvuus julkisesta infrastruktuurista osaltaan voimistaa riippuvuutta pääkaupungin päätöksenteosta asettaen rajat paikalliselle toimijuudelle. Tutkielmaa läpileikkaava haastateltujen pääasiallinen kokemus on, että vallitsevilla rajallisilla resursseilla on haastavaa hoitaa uusia tehtäviä. Tästä syystä paikallisesti ilmastoiresilienssiin kehittämiseen liittyvät tekijät on käytännössä linkitettävä muuhun jo tehtävään kehitystyöhön.

Aineistosta nouseva koettu ydin–periferia-rakenne on hetkittäin siinä määrin hallitseva, että ilmastonmuutoksen vaikutuksista ei voi keskustella ilman pääkaupungin päätöksenteon tarkastelua. Tämä korostaa kokemusta, jonka mukaan kansallinen päätöksenteko on ilmastoiresilienssin perusta, jonka päälle paikalliset toimet ja toimijuus rakentuvat.

Tää Lapin matkailun kehitys olis ollut vielä voimakkaampaa, jos meillä ei olis Helsinki päättämässä. Jos olis Rovaniemi, niin oltaisiin saatu kovempia tuloksia kaikissa mittareissa, en puhu vain rahasta. [...] Suomalainen yksi sääntö, ei se vaan toimi. Että jos me tyhjennetään tuolta semmoiset elämisen perusedellytykset, puhutaan poliiseista tai sairaaloista, posteista ja kaupoista. (Ilves)

Aineisto tuo esiin, kuinka osa Lapin ihmisistä kokee maakunnan alisteisena ”etelälle”, mikä ilmenee ydin–periferia-vastakkainasetteluna. Vaikka vastakkainasettelu me–he-asetelmaan on aina osin keinotekoinen sosiaalinen konstruktio, esimerkiksi Botterillin et al. (2000, 9–10) mukaan matkailuelinkeinon kannalta merkittävä päätöksenteko tapahtuu usein juuri ”ytimissä”. Tämän seurauksena ”periferioissa”, joita useat matkailualueet ovat, koetaan valta-asema heikoksi myös paikallisissa kysymyksissä. Tämä valtarakenne tulee konkreettisesti näkyviin esimerkiksi juuri verrattaessa ytimen ja periferian infrastruktuuria (emt.). Lapissa tämä konkretisoituu usein pohjoinen–etelä-jakoon (Suopajärvi 2001, 121–123).

Koivumaa (2008) puolestaan tarkastelee rakenteita, jotka muodostavat Lappiin periferiaalisuutta. Hänen keskeinen havaintonsa on Lapin tosiasiallinen kapasiteetti ja

toimijuus purkaa periferiaalisuutta kansainvälisen järjestelmän kautta, mistä Lapin kansainvälinen matkailu on keskeinen esimerkki. Ilmastoiresilienssin teorian näkökulmasta tämä osoittaa, että vaikka Lappi ja alueen matkailuelinkeino ovat tosiasiallisesti alisteisia pääkaupungin päätöksenteolle, niillä on teorialle keskeistä autonomista toimijuutta, joka myös itsenäisesti kehittää elinkeinon ilmastoiresilienssiä.

Tietynasteisesta vastakkainasettelusta huolimatta suhde Helsinkiin koetaan tärkeäksi. Vastakkainasettelua lieventävä sävy on esimerkiksi arvio siitä, että pääkaupungin päätöksentekijät eivät täysin ymmärrä Lapin erityispiirteitä, kuten pitkiä välimatkoja, matkailuelinkeinon laajaa mittakaavaa ja alueen matalaa väkilukua suhteessa matkailijoiden määriin. Nämä huomiot linkittyvät jälleen julkiseen infrastruktuuriin. Ilmastomuutokseen liittyvät kysymykset koetaan vallitsevan valtarakenteen jatkumoksi.

Ihmisillä on hirveän vaikea hahmottaa sitä, että jos halutaan kehittää Lappiin elinkeinoja niin se yleensä vaatii valtioilta sen fasilitetin, toimintaedellytysten kunnossapitoa. Silloin se vaatii Nellimin teiden kaltaisia investointeja. [...] Mutta ei tällaiseen monipuoliseen ja monipolviseen arviointiin sitten kuitenkaan kovinkaan moni kykene Lapin ulkopuolella. (Karhu)

Ilmastoiresilienssin näkökulmasta haaste saada kehitettyä paikallista infrastruktuuria nousee merkittäväksi sitä kautta, että usea haastateltu tuo esiin haasteen keskittyä varsinaisesti ilmastoiresilienssiä kehittäviin toimiin, koska resurssit menevät perusinfrastruktuurin ja toimintojen ylläpitoon.

Jännitteinen suhde kansalliseen päätöksentekoon näyttäytyy myös joidenkin haastateltujen vaihtelevan tasoisena epäluottamuksena pääkaupunkiseudun päätöksentekoa kohtaan, kuten vastahakoisuutena vääränlaiseksi arvoituja poliittisia päätöksiä kohtaan. Useat haastatellut näkevät esimerkiksi kansallisen hiilineutraaliustavoitteen globaalisti tärkeäksi, mutta sen toimeenpanon pelätään käytännössä luovan negatiivista painetta paikallista elämäntapaa ja matkailuelinkeinon kehitystä kohtaan. Tällöin uhkana nähdään, että pääkaupunkiseudun päätöksenteko ilmastopolitiikassa voi johtaa paikallisiin ongelmiin ja haavoittuvuuksiin.

Tietysti toivoo, että poliittisilla valtakunnantason päättäjillä on ymmärrystä ja viisautta siinä, että perustellulla kunnianhimoisella ilmastopolitiikalla ei sitten kuristeta kehittyviä elinvoimaisia teollisuuden aloja, jos teollisuutena matkailusta puhutaan. (Lohi)

Aineistossa esiintyy jonkin verran myös voimakkaampaa kritiikkiä, joissa pääkaupungin linjaama ilmastopolitiikka nähdään epärealistiseksi tai tarpeettomaksi. Näihin puheenvuoroihin yhdistyi usein muita voimakkaampi kritiikki pääkaupungin päätöksentekoa kohtaan.

Minusta pitäisi olla realismia täällä enemmän. Eikä lähteä ... että jos sanotaan ... että tämä globaali ajattelutapa pitäisi osata realistisesti käsitellä tuolla Helsingin päässäkin.
(Poro)

Kritiikki indikoi, että ilmastopolitiikan toimeenpanolle on paikallisesti myös potentiaalista voimakasta vastustusta. Ilmastoresilienssin näkökulmasta kritiikki muiden määrittämää päätöksentekoa kohtaan osaltaan ilmentää tärkeää itsenäistä paikallista toimijuutta, mutta se voi toimia resilienssiä heikentäen ja hidastaa esiintuotujen tarvittavien ilmastoresilienssiä kehittävien toimien käytäntöön saattamista.

Aineistossa esiintyy myös useampia selkeän optimistisia näkökulmia suhteessa pääkaupungin päätöksentekoon ja esimerkiksi hiilineutraaliustavoitteeseen. Mielenkiintoisesti myös nämä alleviivaavat aktiivisesti eroa Lapin ja Helsingin välillä.

Matkailua ajatellen, niin tällaiset päätökset on positiivinen viesti Suomesta maailmalle. Että me todella välitämme siitä Lapissa. Meillähän ei ole täällä tehtaita ja täällä monesti unohtaa sen mitä tapahtuu etelässä ja mikä vaikutus niillä on. (Jänis)

Optimistissa puheenvuoroissa korostuu tietynasteinen kansallinen pyrkimys hyötyä edelläkävijän asemasta. Näissä puheenvuoroissa ilmastopolitiikka ja etenkin hiilineutraaliustavoite arvioidaan Pohjois-Suomen matkailulle eduksi, jota voidaan hyödyntää elinkeinon uskottavuuden vahvistamisessa sekä markkinoinnissa.

Yleisesti tässä luvussa osoitetaan, että matkailuelinkeinon ilmastoresilienssi on sidoksissa laajemmin alueen elinvoimaan, minkä vuoksi ilmastoresilienssille ominaisia elementtejä tarkastellaan usein pääkaupunkiseudun päätöksenteon kautta. Ilmastoresilienssin näkökulmasta havainto on tärkeä, koska aiemman tutkimuksen mukaan matkailun ilmastoresilienssiin vaikuttaa keskeisesti ympäröivän yhteiskunnan kapasiteetti ja infrastruktuuri (Dogru et al. 2019, 300; Gómez Martín 2005, 574–576). Aineisto tuo esiin, että infrastruktuuri on paikoin puutteellista ja sen kehittäminen on työlästä, mikä paitsi lisää haavoittuvuutta, myös rajaa paikallisia resursseja ilmastoresilienssin aktiiviselta kehittämiseltä. Tiivistäen, matkailun ilmastoresilienssi

on voimakkaasti sidoksissa ympäröivään yhteiskuntaan, ja sitä rakennetaan aineiston mukaan aktiivisesti, mutta hitaasti hanke kerrallaan. Näin ollen ilmastoresilienssille keskeinen aktiivinen toimijuus rajautuu osin kansallisen päätöksenteon määrittämiin raameihin.

5.2. ELINKEINON ELINEHDOT

Tämä alaluku rakentuu edellisen alaluvun huomiolle, jonka mukaan kansallinen päätöksenteko määrittää perustan ja infrastruktuurin, jonka päälle paikallinen ilmastoresilienssi rakentuu. Alaluvun keskeinen havainto on, että ilmastopolitiikkaan, ilmastonmuutoksen hillintään sekä sopeuttaviin toimiin suhtaudutaan aineiston perusteella lähtökohtaisesti positiivisesti, mutta ne aiheuttavat huolta elinkeinolle keskeisten strategisten tarpeiden osalta. Erityisesti toimivaa lentoliikennettä kuvataan toistuvasti elinehdoksi, johon ilmastopolitiikan pelätään aiheuttavan negatiivisesti.

Aineisto tuo voimakkaasti esiin lentoliikenteen ja yksityisautoilun kaltaiset liikkuvuuteen ja saavutettavuuteen liittyvät näkökulmat. Nämä ovat yleisemminkin matkailulle tärkeitä, mutta aineisto korostaa näitä erityispiirteinä juuri Pohjois-Suomen matkailulle, jossa usein asiakkaat matkustavat pitkien matkojen takaa ja myös paikallisesti välimatkat ovat pitkiä. Nämä kumpikin kasvattavat liikkuvuuteen tarvittavien resurssien määrää. Saavutettavuus on näin strateginen välttämättömyys paikalliselle ilmastoresilienssille.

Poliittinen muutos ilmastonmuutoksen vastustamiseen, niin siinä voi olla yllättävänkin nopeita muutoksia. Esimerkiksi, että verotuksella ruvetaan rajoittamaan fossiilisten polttoaineiden käyttöä liikenteessä, joka voi vaikuttaa dramaattisesti tietenkin matkailuun. Tulee vaikka lentovero mikä romahduttaa lentämistä tai omalla autolla ajamista. Siinähan me ollaan erittäin haavoittuvia, koska meillä ei ole muuta tapaa tänne tulla. (Riekko)

Paikallisiin strategisiin tarpeisiin kohdistuvat muutokset nähdään merkittävinä haavoittuvuuksina. Tämä linkittyy jo aiemmin esitellyyn havaintoon kokemuksesta, ettei pääkaupungin päätöksenteko täysin ymmärrä Pohjois-Suomen erityispiirteitä. Liikkuvuus liittyy juuri Lapille ominaisiin pitkiin välimatkoihin. Etenkin liian nopeat muutokset voivat aikaansaada sen, etteivät paikalliset elinkeinot ja elämäntapa ehdi

sopeutua uusiin olosuhteisiin. Resilienssin näkökulmasta tämä tarkoittaa, että pahimmillaan shokki olisi liian nopea, jolloin kimmoisuus ei säilyisi tai vaihtoehtoisesti löytäisi uutta funktionaalista muotoa.

Muuten ilmastopolitiikkaa kohtaan on aineistossa havaittavissa yleistä optimistisuutta. Tähän linkittyy arvio siitä, että samankaltaiset päätökset koskevat ennemmin tai myöhemmin myös muita, eikä ole negatiivista olla ensimmäisten joukossa. Huomionarvoista on, että kunnianhimoiseen ilmastopolitiikkaan voidaan olla tyytyväisiä samalla kuin kritisoidaan pääkaupungin päätöksentekoa. Jälkimmäinen liittyy usein tehtyjen päätöksien käytännön toimeenpanoon. Tästä syystä monet ilmastonmuutosta hillitsevät toimet arvioidaan matkailun eduksi esimerkiksi uskottavuuden näkökulmasta, mutta haasteita pelätään nimenomaisesti strategisissa tarpeissa, kuten vaikeasti korvattavassa lentoliikenteessä.

Ilman lentämistä täällä ei tule olemaan sellaista matkailuliiketoimintaa, että tässä maakunnassa tulisi ihmiset elämään. Se on varmasti iso kysymys siellä. Jos mennään muuten ilmastopolitiikkaan niin varmaan samanlaisia asioita tulee tapahtumaan ympäri Eurooppaa. (Pöllö)

Yllättäen useampi käyttää lentoliikenteen tulevaisuudesta ilmausta elinehto, mikä voi viitata siihen, että aiheesta on alan sisäisesti keskusteltu tällä termillä. Poikkeuksellisen vahvat ilmaisu korostavat, miten nykyisenkaltaisen matkailu Pohjois-Suomessa on riippuvainen lentoliikenteestä, eikä sille ole toistaiseksi käytännössä vaihtoehtoja. Tästä syystä liikkuvuuden vähentämiseen tähtäävä politiikka arvioidaan merkittäväksi uhaksi matkailun kehitykselle.

Pääseekö tänne ilmateitse, se on elinehto. Näitä mitä arvioidaan diesel, tai bensa, tai matkailuvero tai veroja lentoliikenteeseen, niin ne on kaikki pieniä puukoniskuja Lapin matkailuun. (Poro)

Elinehtojen korostaminen voi osaltaan indikoida tiedostettua tai tiedostamatonta huolta odotetuista tai jo käynnissä olevista murroksista. Esimerkiksi lentoliikenteen kasvavat päästöt ovat saaneet laajaa mediahuomiota.

Johtajatasolla ja tutkijoiden näkökulmana korostuu näkökulma, että "elinehto" eli lentoliikenne on murroksessa. Arviot vaihtelevat voimakkaasti, mutta korostavat yhtenäisesti tarvetta ennakoida odotettuja muutoksia. Lentoliikenne ei kuitenkaan ole näissä näkökulmissa itsenäinen sektori, vaan osa laajempaa kansainvälispoliittista

trendiä kohti vähähiilisyyttä. Tämä murros nähdään asiana, jota matkailu ei voi jättää huomioimatta.

On hyvin epätodennäköistä, että lentomatkustamista ei aleta säätelemään. Esimerkiksi jos lentämistä ei vuonna 2050 säädellä niin epäilen mitä kommervenkkejä olisi tapahtunut. (Taimen)

Myös Suomen hiilineutraaliustavoite liitetään tähän trendiin, ja se tarkoittaa osaltaan haasteita matkailuelinkeinolle. Aineisto tuo kuitenkin esiin, miten voimakkaasti kilpaillun matkailun uskottavuuden näkökulmasta murrokseen sopeutumisessa ei ole syytä hidastella. Tämä linkittyy myös alaluvussa 7.1. esiin tuotavaan huomioon siitä, että Suomen arktiselle matkailulle on tärkeää näyttäytyä vastuullisena toimijana.

Vähähiilisyyys voi kuitenkin tarkoittaa matkailulle tiettyjä vaikeita päätöksiä, kuten vähähiiliseen maailmaan huonosti sopivien tuotteiden kontrolloitua alasajoa. Muutama haastateltu käyttää esimerkkinä suosittuja päivächartereita, joissa Pohjois-Suomeen lennetään yhdeksi päiväksi. Lentoliikenteen ohella esimerkiksi kuluttajakäyttäytymisen ja politiikan arvioidaan vaikuttavan negatiivisesti tiettyjen tuotteiden tulevaisuuteen. Samanaikaisesti aineistolle ominaiseen optimistiseen tapaan tuodaan usein esiin, miten Pohjois-Suomessa on jo nyt edelläkävijöitä hiilineutraalissa matkailussa. Tämän uskotaan avaavan uusia mahdollisuuksia, mikä kuvaa ilmastoresilienssille tärkeää avautuviin mahdollisuuksiin tarttumista shokkeja kohdattaessa. Näin paikallinen ilmastoresilienssi sopeutuu myös teorialle ominaisiin pysyviin muutoksiin

Meidän matkakohteiden pitäisi tulla aika nopeasti hiilineutraaleiksi, vähintäänkin. Pyhähän tällä hetkellä on keskuksista. [...] Varmaa on, että lentäminen kallistuu ja päivächarterit on varmaankin asia, jonka voimme hyvästellä lähitulevaisuudessa. (Kotka)

Vaikka elinkeinon tunnistamat elinehdot linkittyvät pääsääntöisesti liikkuvuuteen, käynnissä oleva murros vähähiilisyyteen voi vaikuttaa matkailuun myös laajemmin. Tämä tuo mukanaan uusia positiivisia mahdollisuuksia, koska kuten aineistosta voidaan huomata, arktisella matkailulla on Suomessa lähtökohtaisesti hyvä asetelma toimeenpanna tarvittavia muutoksia. Murroksien toimeenpanoa puoltaa erityisesti kansallisesti korkeat standardit ja vakaa toimintaympäristö.

Ilmastoresilienssin näkökulmasta voi siis nähdä, että ilmastonmuutokseen sopeutumiseen, hillintään ja ilmastopolitiikkaan suhtaudutaan optimistisesti, mutta

huolta kannetaan tietyistä strategisista tarpeista, joiden korvaaminen arvioidaan haastavaksi. Erityisesti lentoliikenteen korostaminen tuo esiin huolen elinkeinolle tärkeästä tekijästä, johon ilmastonmuutoksen hillintään tähtäävä politiikka voi vaikuttaa negatiivisesti. Tämä voi osaltaan indikoida laajempaa murrosta kohti vähähiilisyyttä, joka avaa Suomen arktiselle matkailulle myös mahdollisuuksia. Yleinen optimistisuus kertoo, että elinkeino arvioi omaavansa tarvittavan kapasiteetin toimia murroksessa (fate control), mikä on keskeinen ilmastoresilienssin osa-alue ja perusta ilmastoresilienssin kapasiteetin kehittämiseksi.

6. KASVAVA EPÄVARMUUS HAASTAA JA UUSINTAA ILMASTORESILIENSSIÄ

Aineistossa korostuu säähän ja yhteiskunnalliseen murrokseen linkittyvä kasvava epävarmuus, joka samanaikaisesti sekä haastaa että uusintaa ilmastoresilienssiä. Käytännössä epävarmuus vaikeuttaa liiketoimintaa pakottaen uudelleensuunnittelemaan toimintaa. Lisäksi luvussa tuodaan esiin, kuinka ilmastonmuutos saa aikaan nollasummapelimäistä toimintaa, jossa harkitaan huolellisesti ilmastonmuutoksen mahdollisia etuja ja haittoja. Epävarmuus johtaa kuitenkin osaltaan nollasumma-ajattelulle ominaiseen riskien aliarvioimiseen. Tämä on ongelmallista ilmastoresilienssin kannalta, koska se osaltaan lykkää tarvittavien laajempien toimien toimeenpanoa.

Myös maankäyttöön liittyvät kumulatiiviset vaikutukset nousevat aineistosta voimakkaasti esiin, mutta niiden seuraukset ja selkeä merkitys ilmastoresilienssille konkretisoituvat vasta tulevaisuudessa. Näyttää kuitenkin, että vaikutukset linkittyvät ilmastoresilienssiin nimenomaisesti pidemmällä aikajänteellä. Ilmastoresilienssin näkökulmasta luku tuo esiin, että kasvava epävarmuus haastaa elinkeinoa pakottaen sen uusintamaan haavoittuvia prosessejaan. Näin kasvavalla epävarmuudella on myös positiivisia piirteitä elinkeinon kehitykselle käynnissä olevassa murroksessa.

6.1. VARMAA ON VAIN EPÄVARMUUS

Aineiston mukaan matkailuala on havainnut eri metodein merkittäviä ilmiöitä, jotka liitetään säähän tai ilmastonmuutokseen. Näistä keskeinen on kasvava epävarmuus, joka liitetään sekä ympäröivään luontoon että liiketoimintaympäristöä muokkaaviin yhteiskunnallisiin muutoksiin. Tutkielma ei ota kantaa ilmiöiden suhteeseen ilmastonmuutokseen, vaan tutkimusasetelmansa mukaisesti nostaa esiin paikallisia havaintoja. Pääsääntöisesti havainnot ovat linjassa ilmastoresilienssin tutkimuksessa esiin nousseiden näkökulmien kanssa, mistä syystä niiden pohjalta voidaan analysoida ilmastoresilienssiä.

Yleisin havainto säähän liittyen on lisääntynyt epävarmuus. Tämä tuo esiin samanaikaisesti matkailun riippuvuutta luonnosta ja ihmisten kapasiteettia tarkkailla ympäristössään tapahtuvia muutoksia. Aineisto tuo laajasti esiin, että matkailussa sääolosuhteilla ja vallitsevalla ilmastolla on vahva yhteys talouden mittareihin. Sään ja ilmaston suhde matkailuun on laajasti tutkittu aihe (ks. esim. Smith 1990, 176; Njoroge 2015, 96; Fang et al. 2017; Hall 2014) eikä paikalliset havainnot ole ristiriidassa tutkimukseen.

Nämä vaihtelut tekee sen hankalaksi. Ettei voi tietää. Ennen vedettiin marraskuu puoleen väliin raja, että täällä on talvi. [...] Meillä oli viime kesänä kesäkuu, elokuu ja syyskuu tosi hyviä. Meillä oli 10–15 prosentin kasvu myynnissä ja kävijämäärissä, mutta heinäkuu jäi vähän edellisestä vuodesta. Kyllä jonkun verran näkyi [sää] meillä ihan väistämättä. Ja olen melko varma, että se johtui nimenomaan älyttömästä helteestä, joka ei meille ollut hyvä, vaan ihmiset meni sitten ehkä vedenääreen. (Orava)

Lisääntynyttä sään epävarmuutta on havainnoitu aineistossa monin tavoin, mutta erityisesti yrittäjät esittävät tarkkoja arvioita perustuen esimerkiksi toteutuneeseen myyntiin. Osalla tarkkaa vertailtavaa aineistoa on vuosikymmenien aikajänteellä.

Havaintoja poikkeavista sääilmiöistä on koettu lisääntyvissä määrin ympäri vuoden, mutta yleisimmin epävarmuus liitetään taloudellisesti tärkeään talvisesonkiin. Moni kuvaa vähälumista Crapland-tapausta edeltäneeltä kuukaudelta, jolloin paljon suunniteltua liiketoimintaa jäi vähälumisuuden seurauksena toteutumatta (ks. esim. Calder 2018). Vähälumisuuden aiheuttamat ongelmat eivät kuitenkaan loppuneet pian tulleetseen lumipeitteeseen, vaan epävarmuus kertaantuu pidemmälle kauteen.

Seitsemänkymmentä prosenttia putosi liikevaihto siitä mitä oletti, että päästään tekemään talven ohjelmia normaaliin talveen nähden. Se antaa hyvää osviittaa. Se on signaali siitä, että jos talvi ei tule niin kuin me kuvitellaan niin se vaikuttaa tosi paljon. Ja nythän se tekee sen seuraavaan vaikutuksen. Siirtymä tulee kaikille, koska kantavan lumen ja riittävän lumipaksuuden saavuttaminen on edellytys sille, että täällä voi isosti toimia. Porosafarit, huskysafarit ja moottorikelkat, niin väitän että se sama siirtymä tuli niillekin. (Ahma)

Lisääntyneen sään epävarmuuden koetaan vaikeuttavan erityisesti matkailusesonkien suunnittelua. Osin tämän seurauksena organisaatiot ovat myös muuttaneet toimintatapojaan, mikä ilmentää osaltaan ilmastoresilienssille tärkeää kykyä toimia myös odottamattomista häiriöstä riippumatta. Kaikki eivät ole sopeuttaneet

toimintaansa vähälumisuuuteen, mutta konkreettisimmillaan esimerkiksi monet safarireitit on suunniteltu uudelleen siten, että vuosina, jolloin on vähemmän lunta tai vesistöt eivät jäädy toivotusti, voidaan sama retki tehdä turvallisesti esimerkiksi kävellen tai hyvin vähällä lumella. Tämä kuvaa kirjaimellisesti resilienssiä tahtona suunnitella uudelleen.

Toki on myös huomionarvoista, että esimerkiksi vähälumisuus tuottaa mittavia tappioita siitä huolimatta, että heikkenevä lumivarmuus on tunnettu trendi (ks. Hall 2014). Näin esimerkiksi reittien uudelleensuunnittelu vain rajaa vahinkoja, eikä poista itse haavoittuvuutta. Käytännössä paikallinen sopeutumiskyky säähän liittyvää epävarmuutta kohtaan vaihtelee aineistossa voimakkaasti (ks. esim. Kaján 2014, 6, 48–50), mutta yleisenä huomiona ilmeni, että nimenomaan nopeasti ilmenevät haasteet aiheuttavat myynnin menetystä, kun toimintaa ei ehditä sopeuttaa. Sen sijaan hitaammin ilmeneviin uhkiin useat haastatellut kokevat sopeutuvan paremmin. Tämä osoittaa, miten ajallinen ulottuvuus on keskeinen ilmastoresilienssissä epävarmuuden aiheuttamia riskejä vastaan.

Sään ohella epävarmuutta aiheuttavat moninaiset epäsuorat vaikutukset, jotka aineiston mukaan liittyvät ilmastonmuutokseen. Nämä indikoivat laajempaa sosiaalista murrosta, jonka uskotaan voimistuvan tulevaisuudessa. Usein ne vaikuttavat odottamattomin tavoin, minkä vuoksi niihin liitetään epävarmuutta.

On selvä, että tämä epävarmuus olosuhteissa tulee heijastumaan just näissä vakuutuksissa, turvallisuuteen liittyvissä asioissa, koulutustarpeissa ja auditointien tarpeessa. [...] Vaikka olis miten force majeure, niin siitä huolimatta vaatimusta hyvityksistä ja takaisinmaksuista voi sitten tulla. (Naali)

Konkreettisimmillaan ilmastoriskien arvioidaan kääntäneen tilauslentokoneen ilmassa takaisin lähtökentälle. Esimerkki kuvaa, miten muutokset voivat tapahtua nopeasti, koska poikkeuksellisesta säästä tiedettiin jo ennen kuin kone oli ilmassa.

Ja olihan se poikkeuksellista nyt se, kun oli tämä Crapland-setti. Aamulla oli noussut kone ja Enontekiöllä se kääntyi pois. Miksi kääntyi pois? Syy oli, että aamun oli satanut vettä ja kaikki oli silkassa jäässä. Ne ei halunneet ottaa sitä riskiä, että 200 paxia tulee liukastelemaan ja somettamaan. (Kotka)

Vaikka sää oli taustamuuttuja koneen kääntymiselle, haastatellun mukaan lennon peruuntuminen johtui oletettavasti muista syistä, kuten asiakaskokemuksesta,

turvallisuudesta ja julkisuuskuvasta. Kyse on siis monien asioiden synteesisistä, joka johtaa lopulta päätöksentekoon, jossa paikallisilla voi olla varsin rajallinen mahdollisuus vaikuttaa lopputulokseen.

Epävarmuus voi myös jatkua odottamattomasti pidempään, kuten laajasti esiin tuotu Crapland-tapaus osoittaa. Aineiston mukaan asiakkaat, jotka tiesivät heikosta lumivarmuudesta, eivät käyttäytyneet odotetusti myöskään tilanteen muututtua normaaliksi. Tämä edelleen lisää liiketoiminnan epävarmuutta.

Vaikka se olosuhde palautui, niin edelleenkin oli taustamuuttujana se Crapland. Jos karkeasti sanotaan niin ne asiakkaat eivät uskoneet. Että voiko täällä mitään tehdä? Ne eivät oikein uskoneet, vaikka näkivät sen winter wonderlandin. (Ilves)

Epävarmuudet voivat edelleen aiheuttaa kertaantuvia vaikutuksia. Tällaisia ovat esimerkiksi yllättävät laajat peruutukset, joihin ei olla varauduttu. Paikallisten ilmiöiden lisäksi näihin voivat vaikuttaa myös muualla tapahtuvat muutokset. Riippumatta missä sääilmiöt ilmenevät, niin näillä voi olla paikallisesti raadollisia vaikutuksia.

Jos tuleekin peruutuksia sääilmiöitten takia, niin rahat on kuitenkin kerätty ja ehkäpä jopa käytetty. Ja ne on väärään aikaan väärässä paikassa sitten. Me ei tehdä näin. Mutta niin, yrityksiä menee nurin ja menetetään työpaikkoja. Se riski on olemassa. Sitten se, että menetettäisiin maine, joka on valtava asia. (Ahma)

Epävarmuudet ovat usein toisiinsa sidoksissa ja voivat vaikuttavat nopeasti ja odottamattomin tavoin. Tämä tekee niistä haastavia myös ilmastoresilienssin kimmoisuudelle ja edellyttää aktiivista kehittämistä ja varautumista jo ennakoon. Tilanteen koittaessa kapasiteetin tulee olla käytännössä jo valmiina.

Keskeinen sopeutumista tukeva elementti on paikallinen osaaminen, jonka tärkeyttä korostetaan matkailuekosysteemin kaikilla osa-alueilla. Käytännössä osaaminen on kertynyt ainakin aiemmista vastaavista kokemuksista ja näkyy etenkin työntekijöiden kapasiteetissa toimia poikkeuksellisissa olosuhteissa. Kaikkia haasteita ei voida kuitenkaan välttää.

Kyllä toisinaan [sää aiheuttaa haasteita]. Ei varmaan niin paljon kuin joskus alkuaikoina, kun nyt on vähän kokemusta. Siinä on varmaankin kehittynytkin. Mutta kyllähän niitä aina tulee. (Susi)

Havainto tuo esiin epävarmuuteen liittyvän positiivisen ulottuvuuden, eli sen kuinka epävarmuus pakottaa uusintamaan toimintaa ja luo kapasiteettia toimia haastavissa olosuhteissa. Ilman aiempaa kokemusta epävarmuuksista sosiaalinen kapasiteetti toimia häiriötilanteissa olisi heikompi. On juuri kasvaneen epävarmuuden ansiota, että esimerkiksi lumikenkäkävelyreitit on suunniteltu uudestaan aiempaa turvallisemmaksi siten, etteivät reitit esimerkiksi ylitä vesistöjä ja nämä ovat helpommin autolla saavutettavissa ongelmia kohdatessa. Häiriöt ovat näin jo aikaansaaneet tiettyjä positiivisia uudistuksia, jotka ovat hyödyllisiä myös arkisissa olosuhteissa.

Yhteenvedona voidaan todeta, että paikalliset ovat havainneet ilmastoresilienssin näkökulmasta merkittäviä ilmastoriskejä. Yleinen kokemus on, että epävarmuus on lisääntynyt. Tämä koskettaa sekä säätä että liiketoimintaympäristöä, ja usein epävarmuudet linkittyvät toisiinsa. Eniten haasteita ilmastoresilienssille aiheuttavat nopeasti ilmenevät haasteet, joihin ei voida usein merkittävästi vaikuttaa paikallisesti. Ilmastoresilienssin kannalta keskeistä on, että haastattelujen mukaan elinkeino kykenee toimimaan myös poikkeuksellisissa olosuhteissa ja uusintamaan toimintatapojaan. Keskeisin havaittu epävarmuuden aiheuttama haaste on myynnin menetykset, mutta epävarmuuksilla voi olla myös laajempia vaikutuksia, kuten seuraavat luvut tuovat esiin.

6.2. NOLLASUMMAPELIÄ ILMASTONMUUTOKSELLA

Aineistossa tuodaan esiin, miten matkailuala on kattavasti käynyt läpi ilmastonmuutoksen potentiaaliset hyödyt sekä haitat. Joissain tapauksissa tämä johtaa niin kutsuttuun nollasummapeli-ajatteluun, jolle on tyypillistä aliarvioida tiedetyt riskit, mikä puolestaan johtaa virhearvioon tiedostettujen riskien neutraaliudesta (Binmore 2007, 216–217). Nollasummapeli viittaa tilanteeseen, jossa yhden kokema hyöty on toiselta pois ja päinvastoin. Nollasummapelillinen ajattelu on yleistä, vaikka tällaiset tilanteet ovat todellisuudessa harvinaisia. Usein todellisuuden hahmottaminen nollasummapelinä liittyy maailmankuvallisiin kysymyksiin. (Davidai & Ongis 2019, 1–2.) Ilmastoresilienssin näkökulmasta nollasummapeli-ajattelu on ongelmallista, koska riskien aliarvioiminen osaltaan lykkää odotettujen toimien toimeenpanoa.

Aineistossa nollasummapeli kulminoituu toistuvaan näkemykseen, että ilmastonmuutos on paikallisesti hallittavissa oleva riski. Tuore tutkimus kuitenkin haastaa tämän arvion (ks. Arktinen neuvosto 2019a; IPCC 2018; Rantala et al. 2019, 11, 51, 54–57), minkä vuoksi myös tämä tutkielma problematisoi näkemystä. Tyypillinen havainto aineistossa on, että omat riskit ilmastonmuutokseen liittyen ovat siedettäviä, koska muiden toimintaan ilmastonmuutos vaikuttaa voimakkaammin. Usein johtopäätökseen on tultu huolellisen harkinnan ja tehdyn varautumisen myötä, mikä näkyy kattavissa perusteluissa.

Meidänkaltainen toiminta, joka pohjautuu luonnon hyödyntämiseen joka hetki ja tähän ympäristöön, niin se [ilmastonmuutos] ei meille niin voimakkaasti näy, koska me voidaan joustavasti tuottaa uusia ohjelmia ja tuotteita ja on varauduttu siihen, että tulee muutoksia. (Ahma)

Voimakas usko kykyyn sopeutua on yksi tärkeimmistä ilmastoresilienssin lähtökohdista ja osoittaa uskoa kapasiteettiin vaikuttaa omaan tulevaisuuteensa (ks. Arktinen neuvosto 2010, 127–146, ”fate control”). Samanaikaisesti tämä tuottaa myös haavoittuvuutta ilmastoresilienssille, jos sen seurauksena aliarvioidaan riskejä.

Riskienhallintaan ja erityisesti riskien aliarvioimiseen linkittyy huomio paikallisille suosiolliseksi arvioidusta ilmastonmuutoksen aikajänteestä, jonka koetaan entisestään pienentävän riskejä. Tässä jälleen vertailu tehdään nollasummapeli-henkisesti kilpailijoihin.

Tämä ympäristö on sillä lailla turvattu täällä, että en näe, etteikö sopeutumiskykyä olisi. Ja ehkä sitten myös luonnonolosuhteiden puolesta, niin jos Suomessa jossain hiihdetään, niin tämä on sitten varmaan viimeinen paikka mistä se loppuu, näin uskon ainakin. (Riekko)

Ottamatta kantaa äärimmäiseen kompleksiseen paikalliseen matkailun sopeutumiskykyyn (ks. Kaján 2014, 48–50) huomionarvoista on, että kukaan ei arvioinut oman liiketoiminnan olevan suhteellisesti haavoittuvassa asemassa. Päinvastoin yhtenevä arvio oli, että vaihtelevista syistä heidän elinkeinonsa ei ole erityisen haavoittuvassa asemassa ilmastonmuutokseen nähden. Näkemystä on toki haastettu aiemmissa tutkimuksissa (ks. esim. Hall 2014).

Matkailun asiantuntijat toivat pääsääntöisesti esiin, että Pohjois-Suomen matkailulla on runsaasti erinäisiä resilienssille ominaisia piirteitä. Huomionarvoista näissä

mielipiteissä on puntarointi; onko ilmastonmuutos uhka vai mahdollisuus. Ainakin aikaisempi verrattain yleinen synteesi oli, että Pohjois-Suomen matkailu elinkeinona ei ole erityisen haavoittuvassa asemassa. Päinvastoin elinkeino voi jopa hyötyä ilmastonmuutoksesta.

Muistan jo joskus istuin semmoisessa asiantuntijaryhmässä, joka on ohjannut matkailustrategian tekemistä. Siitä on jo varmaan kymmenen vuotta. Kyllä mie muistan, että siitä [ilmastonmuutoksesta] on koko ajan puhuttu. Tosin aiemmin se puhe on ollut, että ollaan katsottu skenaariot ja pohdittu, että kyllä meillä jatkossakin on lunta. Ja pohdittu, että ilmastonmuutos vaikuttaa muualle pahemmin kuin Lappiin. Että on ajateltu näin, että tavallaan Lappi voi jopa hyötyä ilmastonmuutoksesta, joka on sitten kyllä kestävä ajatus, että *screw the world*, mutta me varmaan selvitään. Että eihän... vastahan viime vuosina siitä on tullut sillä lailla kouriin tuntuva asia. (Kotka)

Matkailun asiantuntijoilla on pitkään ollut käytettävissä tietoa ilmastonmuutoksen odotetuista vaikutuksista. Esitetty arvio ilmastonmuutoksen paikallisesta hallittavuudesta ja jopa siitä hyötymisestä on perusteltu ja rationaalinen, koska myös tuore tutkimus arvioi Pohjois-Suomen matkailun hyötyvän ilmastonmuutoksesta tunnistetuista riskeistä huolimatta. Esimerkiksi puoli vuotta ennen haastatteluja julkaistu tutkimus laskee Pohjois-Suomen matkailun keskimääräiseksi hyödyksi ”muuttuvasta ilmastosta, sisältäen ilmastonmuutoksen” 7,3 prosenttia vuosittaisesta liikevaihdosta (Tervo-Kankare et al. 2018, 14). Kokemus ilmastonmuutoksen hallinnasta on näin myös tieteellisesti perusteltavissa.

Riskien arvioiminen hallittaviksi voi näkyä myös siinä, että usein paikallisesti ei ole tartuttu merkittävässä määrin toimeen ilmastoiresilienssin kehittämiseksi, vaikka muutoksia olisi havaittu. Sen sijaan koordinaatiota ja resursseja odotetaan ulkopuolelta. Tämä on ymmärrettävä toimintamalli, koska tavanomaisesti matkailualan muutoksissa julkishallinnon koordinaatiolla ja strategiatyöllä on merkittävä rooli. Tätä ei varsinaisesti ilmastoiresilienssin suhteen kuitenkaan aineiston mukaan ole. Aineistossa tämä tyhjiö voidaan havaita myös niiden tahojen suunnalta, jotka tavanomaisesti toimeenpaneuvat koordinaatiota.

Me toivotaan, että ympäristömuutostyöhön ja ylipäänsä vastuullisen luontomatkailun suuntaan tulee selkeää ohjeistusta ja tiettyjä isompia ohjauksia sitten julkiselta puolelta. Että saadaan pelimerkkejä siihen eteenpäin viemiseen ja riittävä tuki työhön. (Naali)

Ilmastonmuutokseen liittyviin asioihin linkittyvä koordinaation puute on huomioitu paikallisesti, ja tälle odotetaan koordinaatiota ja resursseja. Ilmastoresilienssin näkökulmasta keskeistä on, että tarve toimille on tiedostettu elinkeinon parissa ja toimien toimeenpanolle on intressi erilaisissa sidosryhmissä.

Tässä [ilmastonmuutoksessa] on tärkeää, että puhutaan maakunnallisesti. Niin matkailuväki sais koulutusta asiantuntijoilta, erityyppisiä ehdotuksia ja muita. Että se lähtis menemään ylhäältä alaspäin, eikä sillä lailla, että me täällä kentällä havahdutaan, että vesipuro menee jalkojen välissä, koska se vaikuttaa koko Lapin matkailun vetovoimaan. [...] Mitä tahansa me täällä tehdään, kun ajatellaan tulevaisuutta, niin sen on mentävä pidemmälle kuin seuraavat 5 tai 10 vuotta. On nähtävä kauemmaksi, mutta meillä ei ole siihen eväitä tällä hetkellä. (Ahma)

Kiinnostusta sopeutumistyön edistämiseen ajaa ainakin huoli nykyisenkaltaisen matkailun haavoittuvuudesta ja tulevaisuuden kehityksestä. Aihe nähdään kuitenkin monimutkaisena ja haastavana, minkä vuoksi siitä ei arvioida selvittävän paikallisin resurssein.

Aineiston mukaan matkailualalla on laaja intressi toimia, mutta yleisesti odotetaan toimia ylemmältä taholta. Ylemmät tahot puolestaan odottavat selkeää signaalia ja resursseja kansalliselta tasolta. Tyypillinen kokemus on, etteivät omat resurssit ole riittäviä tarvittavan laajemman muutoksen eteenpäin ajamiseksi. Toistuva näkökulma ilmastoresilienssin kehittämisen lykkäämiselle on rajallisiksi arvioidut taloudelliset realiteetit. Tästä syystä konkreettiset toimet sisällytetään toistaiseksi muihin intresseihin.

Tähän liittyy paljon muitakin asioita, joilla me samaan aikaan edistämme myöskin sitä ilmastoviisautta. [...] Ja jos osattais vielä siitä maaperästä jollakin tavalla tämä kaupallistaa, niin me oltais ilmastoviisaudessa kokoamme suurempi pelaaja. Ja se varmaan vois olla kaikille hyvä tavoite. (Ilves)

Tämä tarkoittaa, että käytännössä toimitaan tavoilla, joka edistää useampia elinkeinon intressejä samanaikaisesti. Esimerkiksi matkailun ympärivuotisuuden edistämiseen suunnatut merkittävät prosessit tuodaan esiin konkreettisena esimerkkinä tästä.

Nollasummapelin näkökulmasta aineistossa on kuitenkin havaittavissa käänne, joka ajoittuu laajasti esiintuotuun tuoreeseen Hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin julkaisemaan *Global Warming of 1.5 °C* -erikoisraporttiin. Erikoisraporttia kuvataan

silmiä avaavaksi eli se on konkretisoitunut ilmastonmuutoksen aiheuttamia riskejä. Erikoisraportin viesti ilmastonmuutoksen merkittävistä riskeistä on voinut saada vahvistusta myös paikallisista poikkeuksellisista sääolosuhteista, kuten edeltäneestä lämpimästä kesästä ja vähälumisesta alkutalvesta.

On, todella paljon keskusteltu [ilmastonmuutoksesta], ja oikeastaan tämän IPCC:n raportin jälkeen entistä enemmän, koska se oli aika silmiä avaava raportti. Ja tietysti tilannetta varmaan on omalta osaltaan korostanu se, että meillä oli hankala alkutalvi täällä Etelä-Lapissa. (Joutsen)

On mahdollista, että nollasummapeli-ajattelu on osin muuttunut tuoreen tutkimuksen ja paikallisesti koettujen ilmastoriskien seurauksena. Tarvittaisiin kuitenkin jatkotutkimusta, joka voi arvioida, onko käänne luonteeltaan pysyvä. Ilmastoiresilienssin näkökulmasta pysyvä käänne ja ilmastoriskeihin havahtuminen voi edistää ilmastoiresilienssin koordinaation edistymistä.

Jos kaikki kuitenkin jatkuu ”silmiä avautumisesta” huolimatta ennallaan, voi kyse olla antropogeeniseen ilmastonmuutokseen keskeisesti liittyvästä ”päättymättömästä konsumerismista” (perpetal consumerism). Tämä kuvaa erityisesti rikkaissa länsimaissa ilmenevää toimintamallia, jossa ongelmalliseksi tiedettyä toimintaa jatketaan, vaikka sen tiedetään aiheuttavan kiihtyvässä määrin globaaleja ongelmia. Toimintaa oikeutta usein ajatus, etteivät vahingot ole paikallisesti mittavia. Tähän liittyy myös tiedettyjen riskien aktiivinen hyväksyminen. (Urry 2011, 144.) Riskit hyväksyvää toimintamallia voi osaltaan selittää myös kiihtyvällä ja aiempaa dynaamisemmalla maailmantaloudella, joka edellyttää aiempaa suurempaa riskinottoa globaaleilla markkinoilla pärjäämiseksi (Giddens 2011, 69). Globaali kilpailu matkailuvirroista on konkreettinen esimerkki tästä. Myös modernit matkailustrategiat keskittyvät menestymään juuri lyhyellä aikajänteellä voimakkaasti kilpaillussa taloudessa (Tribe 2010, 147–151). Tässäkin kyse on jälleen hieman ristiriitaisesti riskien hallinnasta, koska rajallisilla resursseilla pidemmälle menevässä suunnittelussa on riskinä, että häviää haavoittavasti lyhyellä aikajänteellä voimakkaassa kilpailussa. Ilmastonmuutoksen edellyttämä vuosikymmenien päähän ennakoiminen edellyttää siis toimintatavan murrosta nykyiseen verrattuna.

Yhteenvetona voidaan todeta, että matkailualalla on nollasummapeli-ajattelua, joka esittää ilmastonmuutoksen hallittavissa olevana riskinä. Tämä paljastaa

ilmastoresilienssin haavoittuvuuden, koska riskien aliarvioiminen johtaa tarvittavien toimien lykkäämiseen. Toistaiseksi ilmastoresilienssin koordinaatiossa vallitsee tyhjiö, jossa odotetaan kansallisia ratkaisuja ja lisäresursseja ilmastoresilienssin kehittämiseksi. Ilmastoresilienssille keskeisenä uhkana näyttäytyy puuttuva koordinaatio tarvittavaa varautumista varten. Nollasummapeliä voi osaltaan selittää elinkeinon voimakas kilpailu ja matkailualalle ominaiset lyhytjänteiset strategiat.

6.3. KUMULATIIVISET VAIKUTUKSET KONKRETISOITUVAT TULEVAISUUDESSA

Seuraavaksi tuodaan esiin aineistossa toistuvia havaintoja maankäyttöön liittyen. Tutkielma ei ota kantaa näiden ilmiöiden suhteeseen ilmastomuutokseen, vaan tutkimusasetelmansa mukaisesti tuo esiin paikallisesti tärkeitä havaintoja. Tutkielma ei myöskään pysty yksiselitteisesti selittämään ilmiöiden suhdetta ilmastoresilienssiin, mutta paikallisesti tärkeinä havaintoina niitä ei ole syytä ohittaa. Konkreettisimmin näitä monipuolisia maankäyttöön liittyviä havaintoja voi tarkastella kumulatiivisina vaikutuksina. Näitä ei ole syytä aliarvioida, koska usein merkittävätkin kumulatiiviset vaikutukset voivat vaikuttaa pitkään toisarvoisilta ja irrallisilta havainnoilta (Rumrill & Canter 1997, 207, 214–215).

Kumulatiiviset vaikutukset kuvaavat vähitellen kertyviä menneitä, nykyisiä ja nähtävissä olevan tulevaisuuden toimia, joilla on yhtenäisiä vaikutuksia. Niille ei ole keskeistä, mikä toimijataho toimet tekee, koska kyseessä ovat nimenomaisesti kollektiivisesti merkittävät toimet, jotka tapahtuvat pitkän aikajänteen aikana. On tavallista, että maankäyttö linkittyy kumulatiivisiin vaikutuksiin. (Rumrill & Canter 1997 207, 214–215.) Matkailun ilmastoresilienssiä tutkiva kirjallisuus ei korosta maankäyttöä, eikä maankäyttö akuutisti näyttäydy keskeisenä ilmastoresilienssin kannalta. Maankäytön hallinta voi kuitenkin olla nimenomaisesti paikallisesti merkittävä muuttuja pitkän aikajänteen ilmastoresilienssin näkökulmasta.

Kumulatiivisia vaikutuksia analysoitaessa on tärkeää tuoda esiin, mitkä asiat ovat todellisuudessa tärkeitä ja merkityksellisiä vaikutusten kohteena oleville ja laajemmin yhteiskunnalle (Rumrill & Canter 1997, 214–215). Valtioneuvoston kanslian (2017, 5) analyysin mukaan Pohjois-Suomen matkailun näkökulmasta huomionarvoista on, että ilmastomuutos ei vaikuta vain matkailuun, vaan myös kaikkeen muuhun alueen

kiihtyvään maakäyttöön. Aineistossa muu maankäyttö huomioidaan toistuvasti ikään kuin taustamuuttujana tai sivuhuomiona.

Voidaan matkanjärjestäjälle tarjota se makee kulttuurinen paukku, joka ei ole ilmastoriippuvainen, ja antaa toimeentulon mahdollisuuksia myös kylien asukkaille. [...] Ja se antaa sitten myös mahdollisuudet nähdä alueen mahdollisuudet samalla tavalla, ettei tarvi protestimielessä huutaa sitä kaivosta sitten. (Lohi)

Monet maankäyttöön liittyvistä havainnoista ovat harkittuja ja vakuuttavia, ja esimerkiksi tutkimustietoon ja vanhoihin valokuviin perustuvia. Argumentaatio tuo esiin paikallisten asiantuntemuksen maankäyttöä kohtaan. Erityisesti luonnonmuutoksia esimerkiksi metsissä tai kalakannoissa on havainnoitu tarkasti.

No esimerkiksi puuston muuttuminen. [...] Pertti Turunen on kuvannut 30 vuotta sitten kallion, niin ei puun puuta. Viimekesänä kuvattuna täysin puuta täynnä. (Jänis)

Maankäyttö tuodaan esiin myös muiden elinkeinojen kautta, koska alueellinen elinvoima on tiedostettu tärkeäksi matkailun elinvoimalle. Matkailun näkökulmasta arvioidaan kuitenkin edulliseksi, jos matkailu ei ole suoraan tekemisissä sellaisen maankäytön kanssa, joka muodostaa sille haavoittuvuuksia. Viittauksia on aineistossa esimerkiksi kaivosteollisuuteen, jonka alueellinen kehitys voi pysäyttää matkailun kehityksen. Intressiristiriidoista on huomioita myös esimerkiksi mediassa (ks. esim. Oittinen 2018; Raunio 2017).

Maankäyttö tuo osaltaan esiin, kuinka elinkeino kohtaa myös ilmastonmuutoksen suoria vaikutuksia nopeammin ilmeneviä riskejä. Aineisto tuo esimerkiksi esiin, että ilmastonmuutoksen aikaansaaman globaalin energiatransition seurauksena tiettyjen kaivannaisten globaali kysyntä moninkertaistuu. Käytännössä tämä tarkoittaa kasvavaa tarvetta kaivoksille. Asetelmaa ei kuitenkaan arvioida matkailulle edulliseksi.

Meilläkin on toimijoita ja matkanjärjestäjiä, jotka jo pelkästään sen uhan vuoksi, että mahdollinen kaivostoiminta tietyllä alueella tulee laajentumaan, on siirtänyt asiakkuuttaan tänne. Niin ei me sitä haluta nähdä, että meillä tuo kaivos tulisi lähemmäksi. (Hirvi)

Eräs arvioi ilmastonmuutoksen haasteet tärkeiksi, mutta elinkeinon näkökulmasta lopulta alisteiseksi maankäytölle. Useiden matkailualueiden maankäyttöä kohtaan on kilpailevia intressejä, mistä syystä on mahdollista, että nämä hiljalleen muotoutuvat

kumulatiiviset vaikutukset voivat rajata myös matkailun ilmastoresilienssiä pitkällä aikajänteellä.

Tämä Lapin matkailu, se on maankäytön kysymys loppu viimeinkin. (Ilves)

Dogru et al. (2019, 300) tuovat painokkaasti esiin, miten usein kompleksisessa matkailun ilmastoresilienssin tutkimuksessa on tärkeää integroida sidosryhmät laajasti mukaan tutkimusprosessiin. Tätä vasten tarkasteltuna maankäytön vahva rooli aineistossa tuo esiin epävarmuutta lisääviä asioita, joita tämä tutkielma ei pysty konkreettisesti selittämään. Myöskään aiempi ilmastoresilienssin tutkimus ei korosta maankäytön merkitystä. Tässä tapauksessa maankäyttö on kuitenkin paikallisesti tärkeäksi tiedettyä, mistä syystä se on arvokas havainto.

Yhteenvedona voidaan todeta, että maankäytön kumulatiivisten vaikutusten hallinta liittyy matkailun ilmastoresilienssiin. Pohjois-Suomessa on erilaisia maankäytön intressejä, ja muuttuvan ilmaston seurauksena alueella avautuu mahdollisuuksia monenlaiselle uudelle maankäytölle. Ilmastoresilienssin näkökulmasta on huomionarvoista, että ne voivat tukea alueellista elinvoimaa, mutta toisaalta myös muodostaa riskin matkailun pitkän aikajänteen kehitykselle. Yleisesti ottaen pysyvien muutoksien puutteellinen huomioiminen ilmastoresilienssin kehittämisessä voi osaltaan vahvistaa paikallisia haavoittuvuuksia ja riskejä ja vaikuttaa tarkoituksensa vastaisesti erityisesti pidemmällä aikajänteellä (Bahadyr & Tanner 2014, 9–12). On mahdollista, että kumulatiiviset vaikutukset konkretisoituvat nimenomaisesti vasta pitkän ajan kuluttua.

7. AKTIIVINEN KIMMOISUUS ILMASTORESILIENSSIN MITTANA

Resilienssin teorioissa korostuvat erilaiset haavoittuvuudet, koska käytännössä ne osoittavat entiteettien kapasiteetin hyödyntää aktiivista kimmoisuuttaan. Näin moninaiset haavoittuvuudet ikään kuin mittaavat resilienssin todellisen kapasiteetin. Resilienssiä ei siksi tulisi tarkastella ilman haavoittuvuuksien analyysiä (Chandler & Reid 2016). Tästä syystä tämä luku tuo esiin erilaisia ilmastonmuutokseen liittyviä häiriöitä, jotka tuottavat matkailuelinkeinolle haavoittuvuutta. Aktiivinen kimmoisuus näitä häiriöitä kohtaan kuvaa keskeisesti ilmastoresilienssiä.

Tämä luku ei pyri kuvaamaan kaikki esiin tuotuja haavoittuvuuksia, vaan esittelee kolme erityyppistä haavoittuvuutta ilmastonmuutokselle. Ensimmäinen niistä kuvaa, miten ilmastonmuutos nostaa matkailuelinkeinon vastuullisuutta kohtaan esitettyjä odotuksia. Toinen tuo esiin kuinka ongelmien peittely voi johtaa ilmastoriskien kertaantumiseen. Kolmas alaluku esittelee konkreettisen kauhuskenaarion, jossa Huoltovarmuuskeskus simuloi matkailun sopeutumista poikkeukselliseen talvisäähän. Yhdessä nämä osoittavat, että elinkeinon ilmastoresilienssi on toistaiseksi riittävällä tasolla tavanomaisissa olosuhteissa. Samalla esimerkit indikoivat tarvetta edelleen kehittää ilmastoresilienssiä Pariisin sopimuksen jälkeisen aikakauden kiihtyviä moninaisia vaikutuksia vastaan. Viimeinen alaluku osoittaa, että kauhuskenaarioiden konkretisoituminen osoittaisi nykyisen ilmastoresilienssin riittämättömyyden.

7.1. KASVAVAT ODOTUKSET PITÄVÄT LIIKKEELLÄ

Tämä alaluku tuo esiin, miten ilmastonmuutos kasvattaa odotuksia matkailun vastuullisuutta kohtaan. Matkailun standardit ovat nousussa monella sektorilla, mutta etenkin ilmastonmuutoksen aiempaa laajempi tiedostaminen näkyy matkailutoiminnassa. Ilmastoresilienssin näkökulmasta tämä aiheuttaa haavoittuvuutta, jos se johtaa tilanteisiin, joissa paikalliset vastuullisuusstandardit eivät vastaa uusia odotuksia. Aiemmassa tutkimuksessa on todettu, että ilmastonmuutoksen suhteen asiakkaat ovat matkailuekosysteemeissä nopeimpia sopeutujia (Becken & Hay 2012, 40-41). Tämä lisää entisestään painetta muille matkailutoimijoille, jotka ovat pääsääntöisesti riippuvaisia matkailijoista asiakkaina.

Tästä syystä asiakaskato on matkailualalla nopeasti ilmenevä ja realistinen ilmatorisiki ja sen välttämisen keskeistä ilmastoiresilienssin kehittämisessä.

Aineiston mukaan etenkin elinkeinolle tärkeät ulkomaalaiset yhteistyökumppanit ovat aktiivisimpien joukossa välittäneet signaaleja matkailun vastuullisuusstandardien noususta. Vaikka vastuullisuutta odottavat myös muut tahot, juuri ulkomaalaiset matkatoimistot tuodaan aineistossa useimmin esiin.

Enemmän ja enemmän tulee semmoista viestiä, missä matkanjärjestäjät suosittelee meitä valmistautumaan siihen, että jossain vaiheessa he tulevat kysymään sitä [ilmastonmuutos]. Tai joutuu hakemaan sertifikaatteja tai muulla tavoin osoittamaan se vastuullisuus näihin ympäristöasioihin. (Riekko)

Näin vastuullisuusodotuksiin liittyy haavoittuvuus, koska osa yhteistyökumppaneista odottaa pitkälle vietyä vastuullisuutta. Yhteistyökumppanien toiminta näin osaltaan aktivoi paikallisia matkailutoimijoita.

Tilanne ei ole kuitenkaan uusi, vaan alaa muokkaavat jatkuvasti erilaiset globaalit trendit, joihin ilmastonmuutokseen liittyvä vastuullisuus nähdään jatkumona. Ainakin tietyissä kohteissa juuri ulkomaalaisten matkatoimistojen signaalit ovat perinteinen tapa, jolla uudet vastuullisuusstandardit jalkautetaan.

Niin päin se oikeastaan menee, että matkanjärjestäjät ovat pitkälti tuoneet tämän ajattelutavan [jo toteutuvasta edistyksellisestä vastuullisuudesta] tänne alueelle. Jo vuosia sitten odottaessaan tiettyjä asioita ja toimenpiteitä. [...] Sanoisinko ympäristöystävällisemmin toimimisesta kuin mitä ollaan osattu ajatellakaan. (Hirvi)

Ulkomaalaisten yhteistyökumppaneiden toiveita pyritään aktiivisesti toteuttamaan, koska matkanjärjestäjien on verrattain helppoa lähteä kohteista, jotka eivät vastaa heidän odotuksiaan. Valta-asema paikallisiin verrattuna ei siis ole tasavertainen. Ulkomaisten yhteistyökumppanien tapa välittää signaaleja kohoavista odotuksista on kuitenkin resilienssin näkökulmasta riskin rinnalla myös mahdollisuus, koska käytäntö pitää paikalliset toimijat aktiivisina. Tämä vahvistaa yleisemmin kohteiden houkuttelevuutta vastuullisina toimijoina.

Paikallisella tasolla ei siis ole varsinaisesti syytä tai intressiä hidastella vastuullisuudessa, koska mielikuva kohteesta vaikuttaa suoraan asiakasvirtoihin. Näin ulkoinen paine aktiivisesti paitsi luo haavoittuvuutta, toisaalta myös rakentaa resilienssiä tapahtuvia muutoksia kohtaan.

Uskoisin, että jos kuluttajan tietoisuus jatkaa vahvistumista tällä sektorilla [ilmastonmuutos], mitä se on nyt tähän mennessä näyttänyt, niin asiakas tulee tekemään aika koviakin valintoja. Ja se varmasti markkinaa ja kilpailua säätelee sen verran, että siellä menestyy ne, jotka aidosti vastuullisuuden kantaa. (Naali)

Ilmastonmuutokseen liittyvä tietoisuus ja vastuullisuus nähdään kasvavan ja aineisto indikoi muutosta asiakkaiden odotuksissa. Tämän seurauksena ilmastoresilienssille on edullista reagoida kasvaviin odotuksiin, koska mielikuva vastuullisuudesta on tärkeää Pohjois-Suomen kaltaiselle matkailualueelle.

Aineiston mukaan arktinen matkailu hyötyy kansallisesta tiukasta ilmastopolitiikasta ja kansallisesta hiilineutraaliudesta, joka voidaan liittää mielikuvaan matkailualueesta. Tämä on toisaalta toki potentiaalisesti haavoittavaa, jos luvun 5.2. mukaisesti toimet uhkaavat elinkeinon elinehtoja. Toisaalta tapahtui paikallisesti tai kansallisesti mitä tahansa, niin asiakkaiden mieltymykset muuttuvat.

Väistämättä he [asiakkaat] tekevät tietoisia kulutus päätöksiä. Että vaikka saataisiinkin joku helvetin poikkeuslupa, että saadaan elää niin kuin ennenkin, niin se ei ole mikään myyntivaltti sitten jatkossa. (Kotka)

Elinkeinojen ilmastoresilienssille näyttäytyy tästä syystä etuna, että kansalliset vastuullisuusstandardit ovat pääpiirteissään jo korkeat. Matkailun näkökulmasta kansalliset vastuullisuutta kehittävät toimenpiteet yleisemminkin kehittävät resilienssiä vähentäen elinkeinon haavoittuvuutta.

Jos mennään kuluttajaan, se [ilmastonmuutos] on asia mikä nousee nyt tietysti vähän joka suunnasta. [...] Ja tietysti se voi olla meille myös ihan hyvä mahdollisuus, kun mietitään Suomea yhteiskuntana, ja mennään Lappiin niinku ympäristönä. (Pöllö)

Haavoittuvuus ilmenee aineiston perusteella vasta, jos asiakkaiden odotukset ovat paikallisia standardeja korkeammat. Sen sijaan korkeat vastuullisuusstandardit ovat vetovoimatekijä.

Yhteenvedona voidaan todeta, että tietoisuus ilmastonmuutoksesta on nousussa, mikä voi aiheuttaa haavoittuvuutta matkailuelinkeinolle, jos paikalliset standardit eivät yllä nouseviin odotuksiin. Matkailijat ovat sopeutuvien osa matkailun ekosysteemejä, joka luo painetta muille toimijoille ylittää matkailijoiden odotukset. Toistaiseksi paikalliset standardit ovat asiakkaille riittäviä, mutta ala saa signaaleja, joilla kehoitetaan kehittämään ilmastonmuutokseen liittyvää vastuullisuutta. Nämä signaalit ovat

ilmastoresilienssin kannalta tärkeitä, koska ne indikoivat, millaista vastuullisuutta on syytä kehittää. Käytännössä kasvavat odotukset tukevat paikallista ilmastoresilienssiä niin kauan, kuin paikalliset standardit mielletään odotukset ylittäviksi.

7.2. ONGELMIEN PEITTELY VOI JOHTAA RISKIEN KERTAANTUMISEEN

Globaalisti matkailuyritykset pyrkivät usein kaikessa hiljaisuudessa salaamaan kokemansa ilmastoriskit ja sopeuttamaan toimintansa niihin. Tällä tapaa he hyväksyvät riskit osaksi liiketoimintaansa. (Scott et al. 2012, 11.) Tämän alaluvun tapaustutkimus tarkastelee Crapland-tapausta marraskuulta 2018, jolloin lähes koko Pohjois-Suomessa alkoi matkailun talviesonki ilman lunta. Olosuhteet saivat jonkin verran kansainvälistä mediahuomiota, ensin suurimmalla markkina-alueella Isossa-Britanniassa ja myöhemmin myös muualla (ks. esim. Parker 2018; Calder 2018). Luvussa tuodaan myös esiin, että Pohjois-Suomessa matkailuelinkeino suosii läpinäkyvää viestintää. Tästä on kuitenkin myös poikkeuksia, joissa ongelmia peitellään, mikä voi johtaa ongelmien vahingolliseen kertaantumiseen. Ilmastoresilienssin näkökulmasta keskeinen havainto on, että entiteetille tärkeä itsenäinen toimijuus voi tuottaa myös vahinkoa ilmastoresilienssille.

Aineiston mukaan ilmastoriskejä kohdatessaan matkailuyritykset suosivat läpinäkyvää viestintää, jossa huomio siirretään aktiivisesti positiivisiin näkökulmiin. Crapland-tapauksessa tämä tarkoitti useimmissa tapauksissa viestimisestä asioista, joita voidaan tehdä ilman lunta. Toimintatapaan on osaltaan ohjannut havainto, että muunlaiset viestintästrategiat ovat muodostaneet erilaisia ”haasteita”. Koettuja haasteita ei avattu tai kuvailtu tarkemmin aineistossa.

Nyt on ollut haastavaa, mutta ollaan otettu opiksi, että markkinoinnillahan siihen vaikutetaan. Että kerrotaan aina miten asiat on. (Orava)

Matkailun asiantuntijoiden mukaan Crapland ei ollut siinä määrin haasteellinen kuin medialähteet antoivat ymmärtää. Myös aiemman tutkimuksen mukaan poikkeuksellisiin sääolosuhteisiin on Pohjois-Suomen matkailussa jo totuttu (Rantala et al. 2019, 11, 51). Aineiston mukaan toistuvista haasteista pyritään aktiivisesti myös hyötymään. Tämä indikoi ilmastoresilienssiä, jossa on paitsi kapasiteettia reagoida nopeasti ilmeneviin haasteisiin, myös pyrkimys vähentää haavoittuvuutta hyötymällä

pysyvien muutoksien avaamista mahdollisuuksista. Kyse on siis ilmastoresilienssille keskeisestä halusta ymmärtää muuttuvaa maailmaa huolimatta väistämättä rajallisesta tietomäärästä ja tahdosta suunnitella vallitsevat rakenteet uuteen ympäristöön paremmin sopivaksi.

Yleisesti ottaen osataan aika hyvin varautua. Ei tämä yllätyksenä kenellekään tullut. Ja sitten pitää muistaa myös se, että kohuissa on aina myös hyvä puoli. Tämän uutisoinnin takia huomattiin, että Lappi kiinnostaa edelleen todella paljon Briteissä. Ja sehän antoi meille myös mahdollisuuden kertoa mitä täällä voi tehdä silloin kun täällä ei ole lunta, mikä on tietyllä tavalla myös yksi meidän markkinoinnin tavoite. (Kotka)

Lumettomuuden avaama mediatila pyrittiin tilanteessa kääntämään viestinnälliseksi mahdollisuudeksi, ja asiantuntijat arvioivat, että tässä osin myös onnistuttiin. Myös kriisiviestintätukea tarjottiin nopeasti ja ilmastoresilienssin näkökulmasta tämä indikoi, että paikallisilla toimijoilla on tarvittava kapasiteetti ja osaaminen johtaa nopeasti vastaan tulevia tilanteita. On toki syytä huomioida, että globaalisti matkailualalla peitellään haavoittuvuuksia ilmastoriskeille (Scott et al. 2012, 11), mutta aineisto ei antanut merkittäviä viitteitä muusta kuin taloudellisista tappioista. Osa tappioista oli toki prosentuaalisesti merkittäviä (ks. luku 6.1.). Tämä tuo esiin, että matkailun ilmastoresilienssi tilanteessa oli hyvä, eivätkä ongelmat pääasiassa kertaantuneet.

Elinkeinon uskottavuuden kannalta kansainvälinen negatiivinen huomio voi kuitenkin olla haastavaa. Kriisikommunikaatiotuesta huolimatta mediasta välittyi negatiivisia uutisia lumettomasta Lapista. Ulkomailla tästä uutisoi ensimmäisenä oletettavasti laajalevikkinen *The Sun* -sanomalehti, joka nimesi Laplandin Craplandiksi, paskamaaksi (Parker 2018). Sanomalehden mukaan matkailuyritys oli lisäksi kieltänyt työntekijöitään kommunikoimasta lumettomuudesta (emt.). Aihe levisi ensin sosiaalisessa mediassa, ja myös *The Sun* siteeraa twiittiä uutisessaan.

Veljentyttäreni työskentelee Lapissa tänä vuonna joulupukin tonttuna – heitä kaikkia on KIELLETTY julkaisemasta mitään lumen puutteesta sosiaalisessa mediassa!!! (Parker 2018, lehti siteeraa twiittiä.) (Kirjoittajan käännös)

Tätä tutkielmaa varten haastateltiin joulutonttuna työskennellyttä sesonkityöntekijää, ja haastattelu antaa ymmärtää, että uutisointi *The Sun*issa on osin virheellistä. Tonttuja ei kielletty puhumasta lumettomuudesta vaan ilmastomuutoksesta.

Haastattelija: Kiitos kun saan haastatella sinua. Miten teillä sesonki on lähtenyt käyntiin?

Joulutonttu: Tämän alkutalven ennätysellisen huono lumitilanne, niin eihän sitä voinut olla huomaamatta tuossa. [...] Päivän alussa oli maa aivan mustana eikä lunta yhtään, niin siinä päivän alkupalaverissa lähiesimies sitten sanoi, että on firmalta tullut ihan virallinen ohjeistus, että jos tulee tämä lumitilanne puheeksi niin ette saa puhua ilmastonmuutoksesta. Ja nyt en oo ihan varma tästä, mutta kyllä siinä tais olla semmoinen, että tavallaan yrittää suunnata huomiota pois siitä aiheesta.

Tutkimushaastattelusta käy ilmi, että yrityksessä noudatettiin yleistä käytäntöä kiinnittää aktiivisesti huomio pois lumettomuudesta asioihin, joita voi tehdä ilman lunta. Tämän lisäksi yritys kielsi myös puhumasta ilmastonmuutoksesta, jos lumitilanne tulee puheeksi. Huomionarvoista on, että työntekijöitä informoitiin viimeisellä mahdollisella hetkellä aamupalaverissa juuri ennen kuin asiakkaat saapuivat. Koska heikentynyt lumivarmuus on Pohjois-Suomen matkailuyrityksille tuttua (Hall 2014), viime hetken tiedottaminen työntekijöille tuo esiin, että ongelmaa on haluttu vältellä viimeiseen asti. Mahdollisesti yrityksessä on toivottu, että vaikka viimeisellä hetkellä lunta alkaisi sataa.

Usein vaihtuville sesonkityöntekijöille lumen puute ”lumen ihmemaassa” on uutta. Mahdollisesti yritys ei ymmärtänyt, millaista epävarmuutta työntekijät lumettomuudesta kokivat. Tutkimushaastattelu jatkuu seuraavalla tavalla:

Haastattelija: Aivan, ... miten työntekijät tähän suhtautuivat?

Joulutonttu: Noo, ... vaikea puhua kaikkien puolesta koska, no siinä tilanteessa ei varmaan ollut kovin soveliasta ilmaista kriittisiä ajatuksia. [...] Onhan se vähän tuota, ... jopa älyllisesti epärehellistä tuollainen tosiasioiden kiistäminen. Se, että leikitään että niitä ei ole olemassa.

Haastattelija: Noudatettiinko tätä ohjetta?

Joulutonttu: No oon mä sen pari kertaa tainnut oma-aloitteisesti sanoa.

Joulutonttu kuvaa vallinnutta ilmapiiriä, jossa kriittisiä näkökulmia ei ole soveliasta esittää, *älyllisesti epärehelliseksi*. Ohjeistus puolestaan koetaan *tosiasioiden kiistämiseksi*, siis ilmastonmuutosta kiistäväksi argumentiksi. Tämä aiheutti pettymystä työnantajaa kohtaan ja konkretisoi, että ilmastoresilienssiä voi itse vahingoittaa.

Annettu ohjeistus ei ollut kuitenkaan tehokas, koska ainakin haastateltu henkilö keskusteli ohjeen vastaisesti asiakkaiden kanssa ilmastonmuutoksesta. On myös mahdollista, joskin spekulatiivista, että ohjeistus aiheutti ärtymystä, joka aikaansai sen, että joulutonttu keskusteli yleensäkin ilmastonmuutoksesta asiakkaiden kanssa. Yrityksen ilmapiiri ei mahdollistanut asiasta keskustelua, minkä vuoksi voidaan edelleen spekuloida, olisiko toisenlainen ilmapiiri mahdollistanut koetun epävarmuuden purkamisen yrityksen sisäisesti. Tässä tapauksessa yritys tuotti valitulla toimintamallilla itselleen lisää haavoittuvuutta.

Matkailun asiantuntijat arvioivat tapausta pyrkimyksenä peitellä ongelmia, mikä muistuttaa puolustusmekanismeja epävarmuutta vastaan.

Aika jännä, ... joo heidät oli valjastettu sitten tosiaan osaksi näytelmää. Made believe. [...] Se on tavallaan tämmöinen, että ei saa puhua ongelmallista asioista. (Kuukkeli)

Tilanne saa lisäksi ymmärrystä, koska tutkitusta tiedosta huolimatta heikkenevä lumivarmuus arvioidaan yhä uudeksi asiaksi. Juuri epävarmuus voi johtaa viimehetken ongelmien lakaisemiseen maton alle.

Tämä on vielä tavallaan isossa alan sisäisessä keskustelussa aika uusikin asia, niin siellä voi olla oikeasti tämmöinen defenssi päällä joillakin toimijoilla, että on helpompi lakaista se roska sinne maton alle ja olla hiljaa. (Naali)

Keskeinen havainto on, että poikkeuksellisiin olosuhteisiin voidaan reagoida monin tavoin. Ilmastoiresilienssin näkökulmasta läpinäkyvä viestintä, jossa keskitetään huomio avautuviin mahdollisuuksiin, ilmentää ilmastoiresilienssiä tämänkaltaisia häiriötekijöitä kohtaan. Lisäksi olemassa olevat elinkeinon ekosysteemin rakenteet alkoivat välittää kriisiviestintätukea nopeasti ongelmien ilmettyä, mikä ilmentää paitsi voimakasta toimijuutta, myös sekä sosiaalista resilienssiä että yhteisöiresilienssiä eli yhteisöjen kykyä ylläpitää resilienssiä laajojen häiriöiden kanssa (ks. Berkes & Ross 2015, 6).

Yritykset kuitenkin siis toimivat lopulta oman autonomisen harkintansa pohjalta, kuten yritys toimi joulutontun esimerkissä kieltäessään ilmastonmuutoksesta keskustelun. Tämä paitsi ilmentää matkailutoimijoiden itsenäistä toimijuutta vallitsevista valtarakenteista, myös sitä, että entiteetti voi toimia ilmastoiresilienssilleen epäsuotuisalla tavalla. Toimijuus, jossa ongelmia peitellään, voi johtaa kertaantuviin

ongelmiin. Se voi tarkoittaa myös epätoivottua kansainvälistä näkyvyyttä, joka tuottaa laajempaa haavoittuvuutta.

Joulutontun haastattelu osoittaa lisäksi, että myös työntekijöitä voidaan koordinoita ja ohjeistaa, mutta heitä ei voida pakottaa toivottuun käyttäytymismalliin. Tätä voi selittää Foucault'laisella valtasuhteella, jossa valta on suhteissa muodostuvaa ja rakentuu kyvystä sekä käyttää että vastustaa valtaa (ks. esim. Edkins 2014, 146-147). Joulutonttu vastusti sekä käytti valtaansa keskustelemalla omatoimisesti asiakkaiden kanssa tärkeäksi näkemästään suhteesta lumettomuuden ja ilmastonmuutoksen välillä. Ilmastoresilienssille keskeinen toimijuus ei ole siis vain perinteisten vallankäyttäjien, kuten tässä tapauksessa yritysjohtajien käytössä, vaan resilienssi ilmenee läpi valtarakenteiden. Näin yrityksen pyrkimys peitellä ongelmia osoittautui tehottomaksi ja saattoi aiheuttaa elinkeinolle laajempaa vahinkoa, kuin toiminta ilman ohjeistusta olisi aiheuttanut. Toki on syytä huomioda, että käytännössä haasteet kohdataan varsin nopeasti, jolloin toimintatavan valinta täytyy tehdä tarvittaessa nopeasti käytettävissä olevalla tiedolla. Helppoja valintoja shokkien aikaan ei ole.

Aineistosta nousee esiin myös ilmastoriskeihin reagoimisen kolmas toimintamalli, jossa korostetaan sitä, mitä ei pystytä peittämään. Eräässä yrityksessä arktisesta ilmastonmuutoksesta puhutaan aktiivisesti myös silloin, kun se ei aiheuta ongelmia. Ilmastonmuutos on heille tärkeä teema, mistä he pyrkivät lisäämään ihmisten tietoisuutta. Yritykselle tämä on onnistunut lähestymistapa.

Me tuodaan asiakkaille esille se [ilmastonmuutos]. Itse tuon aina esille sen, että tämä globaali ilmastonmuutos, että mikä sen merkitys on meille. [...] Ja se kyllä uppoaa hyvin. (Ahma)

Ilmastoresilienssin näkökulmasta ilmastonmuutoksen korostamisen menestys vahvistaa huomiota, ettei ole varsinaisesti oikeaa eikä väärää tapaa rakentaa resilienssiä. Tätä tukee teoreettinen huomio, jonka mukaan sosiaalisilla järjestelmillä ei ole optimaalista rakennetta, minkä vuoksi resilienssin kehittämiseen on syytä käyttää kaikkia toimivia keinoja (Grove 2018, 70–71, 268–269). Tämä resilienssin tapauskohtaisuus ja kompleksisuus on syytä huomioda myös ilmastoresilienssiä rakentavassa koordinaatiossa. Yksi keino ei välttämättä toimi kaikille ja se mikä toimii yhdelle, ei välttämättä toimi muille. On myös tutkittu, että käytännössä matkailualalla ilmastonmuutoksen sopeutumis- ja hillintästrategiat ovat huonosti yleistettävissä

(Dogru et al. 2019, 294; Kaján 2014). Tästä syystä esimerkiksi sopeutumisstrategioiden tulee olla matkailualalla luonteeltaan joustavia (Tennberg & Mettiäinen 2017, 160).

Yhteenvedona voidaan todeta, että Crapland-esimerkin aikana oli yleinen käytäntö viestiä avoimesti, mutta kiinnittää aktiivisesti huomio positiivisiin asioihin kuten siihen, mitä tehdä lumettomassa Pohjois-Suomessa. Aineiston mukaan useimmat yritykset toimivat tämän mallin pohjalta, mitä tuki myös asiantuntijoiden kriisiviestintä. Vaihtoehtoisesti joulutontun yrityksessä ohjeistettiin, ettei ilmastonmuutoksesta saa keskustella lumettomuuden yhteydessä. Kaikki työntekijät eivät noudattaneet ohjetta, mikä edesauttoi maineriskin syntymistä. Kolmantena käytäntönä paljastui, että eräs yritys aktiivisesti korostaa ilmastoriskejä tavoitteenaan lisätä tietoisuutta ilmastonmuutoksesta. Tämä osoittaa, ettei ole vain yhtä toimivaa strategiaa reagoida ilmastonmuutokseen, vaan päinvastoin tarvitaan harkintaa, kuinka toimia kompleksisissa olosuhteissa. Tällöin vaarana kuitenkin on, että osa autonomisista toimijoista vahingoittaa elinkeinon ilmastoresilienssiä, mikä voi johtaa laajemmin ongelmien kertaantumiseen. Aktiivisen kimmoisuuden näkökulmasta keskeinen havainto on kuitenkin, että ongelmien peittely voi olla tehotonta ja aiheuttaa tarpeetonta haavoittuvuutta yrityksille.

7.3. KAUHUSKENAARIOT ILMASTONMUUTOKSEN SHOKKIHOITONA

Ilmastonmuutokseen liittyy aineistossa erilaisia kauhuskenaarioita, jotka konkretisoituessaan haastavat resilienssin eri tasot ja edelleen näihin läheisesti liittyvän laajan turvallisuuden. Käytännössä kauhuskenaariot toimivat ilmastonmuutoksen ”shokkihoitona” tavalla, joka saa yhteiskunnan eri tasot reagoimaan ilmastoriskeihin (Urry 2011, 162–165). Tällaiset voivat johtaa nopeaan paikalliseen uudelleenorganisointumiseen ja resilienssiä kehittäviin toimiin (emt.). Tutkimusasetelman näkökulmasta kauhuskenaarioissa keskeistä ei ole niiden todennäköisyys, vaan se mitä ne kertovat ilmastoresilienssistä. Siksi tässä alaluvussa tarkastellaan kaikkein konkreettisinta esiin tuotua kauhuskenaariota, jossa Huoltovarmuuskeskus simuloi Pohjois-Suomessa sijaitsevan matkakohteen resilienssin poikkeuksellisen talvisääolosuhteen aikana.

Simulaation mukaan epätyypillinen sääolosuhde voi aiheuttaa laajan paikallisen häiriön (Huoltovarmuuskeskus 2018). Tämän tutkielman kirjoittamisen aikaan ei ollut käytössä simulaation loppuraporttia, vaan ainoastaan tiivis yhteenvedoraportti. Simulaatio simuloi säätä, mutta ei ole ristiriidassa arvioitujen ilmastoriskien kanssa.

Me ollaan ajateltu, että meille esimerkiksi sään ääri-ilmiöt, myrskyt, ja jäätävät sateet ja tämmöiset on iso uhka. Meille viimeksi tehtiin virtuaalisesti tällainen katastrofiharjoitus, jossa satoi jäätävä sade, joka jäädutti kaikki paikat. Ja sen jälkeen tuli valtava kylmyys, niin ihmiset jäi mottiin tänne. Eli lunta ja vettä tuli niin paljon, että tiet oli tukossa ja kaikki yhteydet, muut ja sähkötkä katkes, ja sitä virtuaalisesti harjoiteltiin, että mitä tehdään. (Jänis)

Simulaation tulokset tuovat esiin konkreettisia haavoittuvuuksia, joissa erityisesti julkinen infrastruktuuri kuten liikenneväylät, sähkölinjat sekä lämmöntuotanto häiriintyvät.

Kansallisen ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelma (2019) tunnistaa esiin tuotuja haavoittuvuuksia tuoden esiin, etteivät useimmat kunnat Suomessa ole varautuneet ilmastoriskeihin ja erityisesti pieniltä kunnilta puuttuu siihen tarvittava kapasiteetti (Mäkinen et al. 2019, 24, 41). Myös simulaatio tuo esiin, että korkeimman sesongin aikaan riskit ovat konkreettisia ja paikallinen infrastruktuuri riittämätön simuloituun poikkeustilanteeseen.

Ekanakaan lääkkeitä, lääkäreitä ja hoitajia ei riitä. Ainoastaan esimerkiksi moottorikelkat riittää, kun siellä on niin paljon moottorikelkkayrityksiä. Mutta ei mitään mahdollisuuksia pitää ihmisiä lämpiminä, koska monista paikoista on takat hävitetty. Ei saada sähköä, ei saataisi ruokaa, ei selvittäisi. (Jänis)

Simulaation asetelmalle on huomionarvoista, että matkailun voimakkaan kasvun seurauksena matkailualan kapasiteetti on rajallinen huippusesongilla, mikä aiheuttaa elinkeinolle haavoittuvuutta. Monet matkailukohteet sijaitsevat jopa kymmenien kilometrien päässä alueellisista keskuksista ja niiden palveluista, mikä vaikeuttaa tiedostettuunkin haavoittuvuuteen puuttumista.

Jos laskee kertoimet niin varmaankin 10–30 prosenttia siellä on enemmän ihmisiä parhaana aikana kuin makuupaikkoja, siis hyvin todennäköisesti. [...] Jos veden, lämmön tai sähköverkon jakelu sitten keskeytyy, niin miten se on ihmisten hyvinvointi tarkoitus taata? No ei siis mitenkään, eihän se ole mahdollista. (Taimen)

Kuvatussa kauhuskenaariossa kohteen ilmastoresilienssi on arvioidusti riittämätön, ja simulaation skenaario johtaisi mittavaan häiriöön. Tämä ylittäisi paikallisen aktiivisen kimmoisuuden monella tasolla. Yhteisöresilienssin lisäksi myös kokonaisresilienssi ja paikallinen laaja turvallisuus voivat järkkyyä. Huoltovarmuuskeskus suosittaa kiinnittämään huomiota paikalliseen valmiustasoon ja säilyttämään turvallisuuden matkailustrategioiden prioriteeteissa myös tulevaisuudessa (Huoltovarmuuskeskus, 2018, 11). Keskeinen suositus on myös julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyön kehittäminen turvallisuuden lisäämiseksi (emt.). Raportti huomioi myös keskeisiä infrastruktuurisia kysymyksiä, mutta ei ota varsinaisesti kantaa esimerkiksi julkisten resurssien riittävyyteen.

Viitteitä Huoltovarmuuskeskuksen esiintuomasta elinkeinon osin puutteellisesta valmiudesta poikkeustilanteissa ilmeni myös aineistossa. Aineistossa muutama vastaaja toi esiin, etteivät ole lainkaan keskustelleet ilmastonmuutoksesta organisaatioissaan. Tämä ei toki tarkoita, etteivätkö he olisi keskustelleet esimerkiksi turvallisuudesta tai poikkeuksellisista sääolosuhteista. Aineistosta yleistettävä havainto on, että ilmastonmuutokseen liittyvät turvallisuuteen liittyvät kysymykset koetaan osin etäisiksi ja monimutkaisiksi. Tämä selittää osaltaan, miksi ilmastoriskeistä ei pääsääntöisesti keskustella aktiivisesti paikallistasolla.

Näitä ilmastoon liittyviä asioita ei vielä ole tuotu sillä tavalla esille, että me kokoonnuttaisiin sen asian vuoksi yhteen. Että ne tulee erilaisissa näissä... Kyllä se vaatii paikallisella tasolla tätä ensinnäkin opiskelua, ja opetuksen saamista ja varautumista ja suunnittelua. Se on iso asia, tosiasioiden tunnustamista ja sitten niitä toimintasuunnitelmia. (Ahma)

Kapasiteetin nosto poikkeusolosuhteissa voi kuitenkin edellyttää kokonaan uudenlaista ajattelua, jossa matkailukohteita ajatellaan huippusesongin tarpeiden näkökulmasta. Tämä on perusteltua etenkin, jos kansallinen tavoite kaksinkertaistaa kansallinen matkailu vuosikymmenessä konkretisoituu. Monet matkailukylät ovat jo nyt käytännössä pieniä kaupunkeja.

Näitä pitäisi miettiä paljon enemmän isompina infrastruktuurikokonaisuuksina. Siksi niistä pitäisi puhua ehkä arktisina kaupunkeina, koska ne edellyttävät yhtä isot infrastruktuurijärjestelmät kuin mikä tahansa vastaavankokoinen kaupunki. (Taimen)

Käynnissä oleva voimakas matkailun sesonkien laajentaminen voi osaltaan ratkaista sekä infrastruktuurillisia että valmiudellisia haasteita. Tämän havainnon tuo konkreettisimmin esiin sesonkityöntekijä, jonka mukaan elinkeino toimii parhaillaan jo rajoillaan.

Ehkä tällainen matkailun ympärivuotisuus mahdollistaisi paremmin uusien tiliteettien rakentamisen, mikä auttaisi tähän niiden puutteeseen. Mikä, just niin kuin aiemmin sanoin, tämä toimii yli rajojensa tämä elinkeino täällä. (Sopuli)

Matkailun ympärivuotisuus tasaisi elinkeinon voimakasta kasvua, monipuolistaisi infrastruktuuria ja lisäisi korkeamman valmiusasteen omaavaa vakinaista henkilökuntaa. Tämä tuodaan esiin myös Huoltovarmuuskeskuksen raportissa suosituksena kehittää paikallista jatkuvuuden hallintaa (Huoltovarmuuskeskus, 2018, 11), jolla viitataan mahdollisesti sesonkityövoiman heikompaan valmiuteen toimia poikkeuksellisissa olosuhteissa. Tämän lisäksi raportissa tuodaan esiin miten matkailun voimakkaasta kasvusta huolimatta yritysten työntekijöiden määrä ei ole kasvanut samassa suhteessa, mikä heijastuu myös turvallisuuteen simulaation kaltaisissa olosuhteissa (emt.).

Sekä Huoltovarmuuskeskuksen yhteenvetoraportti että haastatteluaineisto tuovat esiin luvussa 5.1. esitellyn huomion kuinka rajallisten paikallisten resurssien seurauksena ilmastoresilienssiä kehittävät toimet on käytännössä usein sidottava ja yhteensovittettava muihin matkailuelinkeinon ja alueen intresseihin. Vallitsevissa olosuhteissa ympärivuotisen matkailun onnistuminen kehittäisi näin resurssitehokkaasti voimakkaasti *matkailun resilienssiä*, eli matkakohteiden ja paikallisyhteisöjen toimijuutta ilmaston muuttuessa (ks. Lew & Cheer 2018, 3-12).

Yhteenvetona voidaan todeta, että simuloitu kauhuskenaario sisältää konkreettisia riskejä, jotka ylittäisivät paikallisen ilmastoresilienssin haavoittavasti. Paikallinen aktiivinen kimmoisuus on toistaiseksi riittämätön ratkaisemaan simuloitua poikkeuksellisen talvisään aiheuttamaa laajaa häiriötä. Huoltovarmuuskeskus korostaa paikallisen valmiuden tärkeyttä ja tuo esiin myös infrastruktuurin rajoitteet (Huoltovarmuuskeskus 2018, 11). Aineisto tuo esiin, että kyse on lisäksi laajemmasta yhteiskunnallisesta kysymyksestä, joka kulminoituu infrastruktuurin ilmastoresilienssiin. Ympärivuotinen matkailu on yksi konkreettinen ja käynnissä oleva keino vastata ilmastoriskien aiheuttamiin haavoittuvuuksiin. Nykyisellään

ilmastoresilienssi on simuloitu tietyissä tapauksissa riittämättömäksi. Tämä osoittaa tarvetta ilmastoresilienssin kehittämisen koordinaatiolle ja herättää kysymyksiä julkishallinnon roolista turvallisuuden huolehtimisesta osana ilmastoresilienssiä.

8. ARKTINEN MATKAILU ODOTTAA KOORDINAATIOTA

Globaalisti tarkasteltuna matkailu on poikkeuksellisen riippuvainen elinkeino vallitsevasta ilmastosta. Tämä tekee matkailuelinkeinosta haavoittuvan ilmastonmuutokselle. Matkailulla on kuitenkin elinkeinona keskiarvoa enemmän ilmastoresilienssiä. Asetelmaa selittää keskeisesti se, että ilmastoresilienssin peruslähtökohdat määrittää ympäröivä yhteiskunta, kuten valtion tulotaso, poliittinen stabiilitetti, yhteiskunnalliset olosuhteet sekä taloudellinen ympäristö. Suomen kaltaisissa maailman rikkaimmissa valtioissa matkailulla on pääsääntöisesti paljon resilienssiä, ja elinkeino on kohtuullisen hyvin suojattu yleisimmiltä haavoittuvuuksilta. Köyhimmillä mailla on puolestaan usein vähiten resilienssiä ja eniten haavoittuvuuksia. (Dogru et al. 2019, 292, 295, 298.)

Suomessa arktinen matkailu on tietynlainen poikkeus, koska se on poikkeuksellisen haavoittuva ilmastonmuutokselle ja omaa tiettyjä periferiaalle ominaisia haavoittuvuuksia. Äärimmäisin esimerkki haavoittuvuudesta on taloudellisesti ja imagon näkökulmasta merkittävä joulumatkailu, jota on arvioitu maailman haavoittuvimmaksi matkailusesongiksi, koska valkoista joulua ei voi siirtää toiselle kuukaudelle. (Hall 2014; Kaján et al. 2014, 3–4.) Muutoin Pohjois-Suomessa sellainen matkailu on haavoittuvassa asemassa, jonka nähtävyydet tai aktiviteetit ovat riippuvaisia luonnosta tai vuodenajoista. Nämä riippuvuudet edelleen muodostavat haasteita paikallisten kyvyille sopeutua ilmastonmuutokseen. (Rantala et al. 2019, 11, 51.) Kuitenkin myös Suomen arktisessa matkailussa paikallinen kyky sopeutua ilmastonmuutokseen on voimakkaasti sidoksissa ympäröivään yhteiskuntaan ja elinkeinon kehittämiseen (Kaján 2014, 48–50), mikä toisaalta lisää elinkeinon ilmastoresilienssiä. Suomen arktisen matkailun ilmastoresilienssi on paikallisen ulottuvuuden rinnalla tästä syystä kansallinen kysymys.

Tämän tutkielman tutkimuskysymys on, *mitä ilmastonmuutoksen vaikutukset arktiseen matkailuun kertovat matkailun ilmastoresilienssistä Pariisin sopimuksen jälkeisellä aikakaudella*. Läpi tutkielman ilmastonmuutoksen vaikutuksia Suomen arktiseen matkailuun on tarkasteltu hieman eri näkökulmista. Tämä on mahdollistanut kompleksisen ilmiön hahmottamisen ja ilmastoresilienssin analyysin. Luvut ovat näin vastanneet tutkimuskysymykseen omista näkökulmistaan ja mahdollistaneet tämän luvun synteesinomaisen analyysin. Tutkielma on tuonut esiin kolme keskeistä

ulottuvuutta: 1) ilmastoresilienssi on sidoksissa alueen elinvoimaan, 2) kasvava epävarmuus haastaa ja uusintaa ilmastoresilienssiä ja 3) aktiivinen kimmoisuus toimii ilmastoresilienssin mittana. Näiltä osin elinkeino on osoittanut kahta antropogeenisella aikakaudella ilmastoresilienssille keskeistä ominaisuutta: 1) halua ymmärtää muuttuvaa maailmaa huolimatta rajallisesta käytettävissä olevasta tietomäärästä sekä 2) tahtoa suunnitella vallitsevat rakenteet uuteen ympäristöön paremmin sopiviksi.

Resilienssi *tahtona suunnitella uudelleen* on siis voimakas, vaikka elinkeinon kapasiteetti itsenäisesti parantaa valitsevaa tilannetta on osin rajallinen. Paikallinen ilmastoresilienssi lisäksi indikoi intressiä suunnitella ympäröivät instituutiot vastaamaan paremmin haavoittuvuuksiin sekä näitä aiheuttaviin valtarakenteisiin. Tämä ilmentää ilmastoresilienssille tärkeää paikallista voimakasta tahtoa sopeutua pysyviin muutoksiin ja halua hillitä ilmastonmuutosta. Paikallinen sitoutuminen on välttämätöntä, koska matkailualalla tehokas ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja sen hillintä voidaan konkreettisesti panna käytäntöön vain paikallisella tasolla, vaikka myös kansallisen tason rooli on merkittävä (Dogru et al. 2019, 294).

Tutkielma tuo esiin, että tietynasteisesta polarisaatiosta huolimatta paikalliset matkailutoimijat ovat pääsääntöisesti motivoituneita ilmastoresilienssille keskeisten piirteiden kehittämiseen. Paikalliset kuitenkin odottavat julkishallinnolta riittävää koordinaatiota. Parhaillaan elinkeino on näin tyhjiön kaltaisessa tilassa, jossa tiedostetaan tarve toimia, mutta odotetaan yhä selkeää ohjeistusta ja resursseja tarvittaviin toimiin. On huomionarvoista, että paikalliset useimmiten arvioivat resurssinsa riittämättömiksi tarvittavien toimien läpiviemiseen, mikä korostaa julkishallinnon merkitystä. Keskeinen havainto on näin se, että toistaiseksi ilmastoresilienssin kehittämistä ei koordinoita systemaattisesti. Tyhjiö koordinaatiossa vaikeuttaa myös paikallista toimijuutta ja kykyä rakentaa paikallisen asiantuntemuksen päälle ja edelleen heikentää ilmastoresilienssin kehittämistä käynnissä olevia pysyviä muutoksia vastaan.

Paikallinen odotus ja toiveet koordinaatiota kohtaan ovat perusteltuja, koska matkailu sai *Kansallisen ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelman* (2019) arviossa tarkastelluista toimialoista heikoimmat tulokset (Mäkinen et al. 2019, 30). Tarve koordinaatiolle on selvä, mutta sen toimeenpano ei ole yksinkertaista. Käytännössä matkailualalla ilmastonmuutoksen sopeutumis- ja hillintästrategiat ovat huonosti

yleistettävissä, minkä vuoksi ne tulee käytännössä kartoittaa ja toimeenpanna kohde kerrallaan. (Dogru et al. 2019, 294; Kaján 2014). Lisäksi ilmastonmuutokseen sopeutuminen edellyttää autonomista organisoitumista, eli tilaa itsenäiselle toimijuudelle. Tästä syystä julkishallinnon johtamien strategioiden tulee olla matkailualalla luonteeltaan joustavia. (Tennberg & Mettiäinen 2017, 160.)

Tämä tutkielma on lisäksi tuonut esiin, että arktinen matkailu on murroksessa ilmastonmuutoksen ja Pariisin sopimuksen jälkeisen ajan seurauksena. Tämä voi lisätä paikallisesti tarvetta ilmastonmuutokseen sopeutumiselle sekä sitä hillitseville toimille. Sopeutumista tarvitaan, koska sekä ilmasto että ympäröivä yhteiskunta ovat murroksessa. Hillintä on puolestaan tärkeää globaalin ilmastoresilienssin ja Pariisin sopimukseen linkittyvän vastuunkannon ohella matkailuelinkeinolle välttämättömän uskottavuuden vuoksi. Ilman hillitseviä toimia myöskään väistämättä tarvittavaa *irtikykentää* elinkeinon taloudellisen kehityksen ja ympäristön välillä ei tapahdu (ks. Heikkilä & Lettenmeier 2014, 7–9). Näin asetelma haastaa osaltaan elinkeinon tulevaisuuden kehitystä. On mahdollista, että kasvava tarve sekä sopeutumiseen että hillintään ilmenee odotettua nopeampaa, mikä voi muodostaa haasteita matkailun tulevaisuuden ilmastoresilienssille.

Tarkastellulla lyhyellä aikajänteellä elinkeino on kuitenkin osoittanut aktiivista kimmoisuutta erilaisissa häiriötilanteissa. Aineiston mukaan haavoittuvuudet ovat toistaiseksi käytännössä tuottaneet ainoastaan taloudellisia menetyksiä, vaikkakin on huomionarvoista, että globaalisti matkailualalle on tavanomaista peitellä ilmastoriskejä. Tämä osoittaa, että toistaiseksi Suomen arktisen matkailun ilmastoresilienssi on riittävällä tasolla, vaikka elinkeino on kasvavissa määrin haavoittuva. On myös syytä huomioida, että työn kirjoittamisen aikaan aihepiiristä on kirjoitettu jonkin verran mediassa ja koordinoivia projekteja on jo suunnitteilla ja käynnistynyt (ks. esim. Heikinmatti & Mehtonen 2019; Lapin liitto 2020). Tämä tuo osaltaan esiin paikallisen tason aktiivista kimmoisuutta. Toisaalta Huoltovarmuuskeskuksen simulaatio osoittaa, että kauhuskenaariot eivät ole pois suljettuja, vaan poikkeavat olosuhteet voivat realistisesti laukaista häiriöitä laajaan turvallisuuteen ja läpäistä haavoittavasti resilienssin tasot. Tällaiset ilmastonmuutoksen shokkihoidot voivat konkretisoituessaan uudelleenorganisoida elinkeinoa ja yhteiskuntaa nopeasti.

Vastauksena tutkimuskysymykseen tämä tutkielma osoittaa, että ilmastonmuutoksen vaikutukset arktiseen matkailuun kertovat matkailun ilmastoresilienssistä Pariisin sopimuksen jälkeisellä aikakaudella sen, että sekä ilmastonmuutos että ilmastonmuutoksen hillintään tähtäävät toimenpiteet lisäävät tarvetta ilmastoresilienssille. Suomen arktisen matkailun tapaustutkimuksesta voidaan todeta, että ilmastoresilienssi on toistaiseksi riittävä, mutta sen keskeinen haavoittuvuus on puutteellinen koordinaatio ilmastoresilienssin kehittämiseksi. Sille on tarvetta, koska sekä antropogeeninen ilmastonmuutos että sen hillintä aikaansaavat murroksia, jotka vaikuttavat matkailuelinkeinoon.

Tapaustutkimuksessa haasteisiin tarttuminen on kuitenkin viivästynyt, ja koordinaation puute rajoittaa paikallista kapasiteettia kehittää elinkeinoja kestävästi pysyviin muutoksiin. Paikallisia tukeva koordinaatio edistäisi osaltaan myös kansallista hiilineutraaliustavoitetta, mistä syystä vallitseva tilanne asettaa kysymysmerkin julkishallinnon roolille Pariisin sopimuksen jälkeisellä aikakaudella. Kansainvälispoliittisesti arktisen matkailun toimet ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi sekä ilmastoresilienssin kehittämiseksi tukevat osaltaan hybridisen multilateralismin legitimizeettiä ja Pariisin sopimuksen toimeenpanoa. Tärkein peruste tarvittaviin toimiin tarttumiseen on kuitenkin peliteoreettinen: kaikki häviävät, jos ilmastonmuutoksen hillinnässä epäonnistutaan.

9. YHTEENVETO

9.1. JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkielma on tuonut esiin neljä tärkeää ulottuvuutta matkailun ilmastoresilienssistä Pariisin sopimuksen jälkeisellä aikakaudella: 1) ilmastoresilienssi on sidoksissa alueen elinvoimaan, 2) kasvava epävarmuus haastaa ja uusintaa ilmastoresilienssiä, 3) aktiivinen kimmoisuus toimii ilmastoresilienssin mittana ja 4) Suomessa arktisen matkailun ilmastoresilienssi on toistaiseksi riittävällä tasolla. Tutkielma tuo kuitenkin myös esiin kasvavan tarpeen ilmastoresilienssin kapasiteetin kehittämiseksi. Tutkielman keskeinen havainto on vallitseva ilmastoresilienssiä kehittävän koordinaation puute, joka osaltaan viivästyttää tarvittavien ilmastoresilienssiä kehittävien toimien toimeenpanoa. Havainto on linjassa kansainvälisen vertailun kanssa, jossa matkailuelinkeinon omaehtoiset järjestelmätason toimet ilmastomuutokseen sopeutumiseen ja hillintään ovat usein osoittautuneet tehottomiksi.

Kansainvälispoliittisesti on huomionarvoista, että voimakkaasti kasvavan matkailuelinkeinon kontribuutio on välttämätön Pariisin sopimuksen toimeenpanolle ja laajemmin globaalille ilmastoresilienssille. Globaalisti elinkeino tuottaa jo 5–8 prosenttia kaikista kasvihuonekaasupäästöistä, ja myös kansainvälisistä matkailijoista kasvava Pohjois-Suomen matkailu rikkoo kasvuennätyksiään. Tämä on linjassa Suomen kansalliseen tavoitteeseen kaksinkertaistaa matkailutulo 2020-luvun kuluessa (Työ- ja elinkeinoministeriö 2019). Ilman onnistunutta irtikytkentää elinkeinon kasvun ja ympäristövaikutusten välillä (ks. Heikkilä & Lettenmeier 2014, 7–9) tavoite on kuitenkin ristiriidassa kansallisen tavoitteen kanssa olla maailman ensimmäinen hiilineutraali teollistunut valtio vuonna 2035.

Pidempi aikajänne luo ilmastoresilienssille odotettavasti mainittuja uusia haasteita, mutta se tarjoaa myös positiivisia signaaleja kansalliselle ilmastoresilienssin kehittämiseksi. Tämä tutkielma ja aiempi tutkimus ovat osoittaneet matkailun ilmastoresilienssin olevan riippuvainen ympäröivästä yhteiskunnasta, mistä syystä on matkailuelinkeinon edun mukaista, että Suomi on sitoutunut nopeaan siirtymään kohti hiilineutraaliutta. Kuten yleisemminkin hybridisessä multilateralismissa, pienten ja

kykenevien on oman ja yleisen edun vuoksi edistettävä sopimuspohjaista maailmanjärjestelmää. Huomio voidaan yleistää myös menestyvään ja vakaasta kansainvälispoliittisesta järjestelmästä riippuvaiseen Suomen arktiseen matkailuun. Matkailun legitimitetin ja uskottavuuden näkökulmista korkea ilmastoresilienssi ja vähähiilinen jalanjälki ovat elinkeinon itsensä eduksi usealla aikajänteellä.

Pariisin sopimuksen jälkeisellä aikakaudella vastuu ilmastonmuutoksen hillinnästä on yhteinen, mutta huomio on erityisesti yrityssektorissa, joka tuottaa suurimman osan päästöistä. Globaalisti matkailun tarve irtikytkennälle on keskeinen osa elinkeinon ilmastoresilienssiä. Vaikka tämän seurauksena arktinen matkailu voi kohdata vähähiilisyyteen liittyviä haasteita kilpailijoitaan aiemmin, se osaltaan edistää samanaikaisesti tarvittavia prosesseja paikallisen ilmastoresilienssin kehittämiseksi.

9.2. POHDINTA

Vuosikymmeniä kestäneiden neuvottelujen jälkeen vuonna 2015 maailman valtiot allekirjoittivat historiallisen kunnianhimoisen Pariisin sopimuksen. Onnistumista puolsivat keskeisesti ilmastonmuutoksen tiedetyt mittavat riskit sekä ei-valtiollisten toimijoiden uudenlainen vahva tuki ja sitoutuminen. Toistaiseksi sovitut sitoumukset arvioidaan kuitenkin riittämättömäksi asetettuihin tavoitteisiin nähden. Tästä syystä Pariisin sopimuksen jälkeisen aikakauden keskeinen haaste on saada aikaan riittävä yhteiskunnallinen muutos, jonka seurauksena toteutetaan myös vapaaehtoisia toimia kasvihuonekaasupäästöjen rajaamiseen. (Wu et al. 2018, 129; Nasiritousi & Bäckstrand, 2018, 21–23.) *Global Warming of 1.5 °C* -erikoisraportti (IPCC 2018) osaltaan konkretisoi ennennäkemättömät riskit, jos ilmastonmuutoksen torjunnassa epäonnistutaan. Pariisin sopimuksen jälkeisellä aikakaudella nopeimpia muutoksia odotetaan toimijoilta, jotka omaavat parhaan kapasiteetin toimia. Käytännössä nämä ovat myös kansainvälisen järjestelmän menestyjiä.

Globalisaation kiihdyttämässä sopimuspohjaisessa maailmanjärjestyksessä Euroopan unionin kaltaiset toimijat ovat suurimpia hyötyjiä, ja multilateralismi kasvattaa erityisesti pienten jäsenmaiden painoarvoa kansainvälisessä järjestelmässä (Muldoon 2010, 333–342.) Suomi on yleisesti sopimuspohjaisen maailmanjärjestyksen suurimpia hyötyjiä. Konkreettisena esimerkkinä maa on yliedustetuin valtio Yhdistyneissä

kansakunnissa, edellä samankaltaisia pieniä vauraita valtioita (Novosad & Werker 2018, 1–3).

On siksi ymmärrettävää, että pääsääntöisesti juuri pienet ja vuraat valtiot ovat sitoutuneet tiettyjen elinkeinojen rinnalla kaikkein kunnianhimoisimpiin toimiin Pariisin sopimuksen toimeenpanemiseksi. Myös Euroopan unioni on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali vuonna 2050, ensimmäisenä laajana alueena maailmassa (Euroopan komissio 2020). Tämä myös luo painetta päästöjen vähentämisen konkreettiseen toimeenpanoon, koska jos multilateralismista eniten hyötyvät toimijat eivät saavuttaisi sitouduttuja päästövähennyksiä, tämä lisäisi epävarmuutta kansainvälisessä järjestelmässä ja välttämättömissä ilmastonmuutosta hillitsevissä prosesseissa. Myös nykyisenkaltainen voimakkaasti kasvava matkailuelinkeino perustuu vakaaseen ja luottamusperusteiseen multilateraaliseen kansainväliseen järjestelmään.

Toistaiseksi konkreettiset tulokset ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi ovat kuitenkin laihoja sekä globaalisti että rikkaissa pienissä valtioissa. Esimerkiksi Suomen kokonaispäästöt ovat kääntyneet uudelleen kasvuun vuodesta 2015 lähtien (SVT 2019a). Konkreettisimmat tulokset ovat siis yhä edessäpäin ja vallitseva tilanne luo voimakasta painetta sekä globaalille että paikalliselle ilmastoresilienssille.

Toisaalta samanaikaisesti tietyt runsaasti kasvihuonekaasupäästöjä tuottavat elinkeinot, kuten teknologiateollisuus, ovat uudistaneet alan standardeja nopeasti kohti hiilineutraaliutta (ks. esim. Microsoft 2020). Myös esimerkiksi noin 7 prosenttia globaaleista kasvihuonekaasupäästöistä tuottava metalli- ja terästeollisuus on jo kehittänyt ratkaisut, kuinka elinkeinosta saadaan vähäpäästöinen (Bhashkar et al. 2020). Konkreettisimmillaan näitä fossiilivapaita ratkaisuja toimeenpannaan Pohjoismaissa (SSAB 2019). Globaalisti metalli- ja terästeollisuuden kasvihuonekaasupäästöt ovat samaa suuruusluokkaa matkailun kanssa, joten niiden vertailu on perusteltua.

Globaalisti kasvihuonekaasupäästöjen tulee vähentyä vuosittain 7,6 %, jotta ilmastonlämpeneminen rajautuu Pariisin sopimuksessa tavoiteltuun 1,5 asteeseen. Tähän ei toistaiseksi yllä yksikään valtio. (Yhdistyneiden kansakuntien ympäristöohjelma 2019.) Välttääkseen arvioidut globaalit ilmastoriskit maailman hallitukset joutuvat vielä ratkaisemaan, millä toimilla nämä saavuttavat päästövähennystavoitteensa. Tästä syystä on mahdollista, että vähähiilisessä

maailmassa elinkeinojen päästöjä ei tarkastella enää suhteessa omaan suoritukseen, vaan yleisemmin suhteessa muihin päästölähteisiin. Tällöin osoitettu kapasiteetti päästöjen laskemiseen sekä yleisemmin ilmastoresilienssi ovat eduksi yhteiskunnan sektoreiden legitimitetille. Jos matkailun päästöjen globaalia voimakasta kasvua ei saada ensin pysähtymään ja edelleen voimakkaasti laskemaan, on syytä pohtia nykyisen kaltaisen matkailuelinkeinon hyväksyttävyyttä vähähiilisessä maailmassa. Tämä resonoi väistämättä myös kansainvälisestä matkailusta riippuvaiseen Suomen arktiseen matkailuun.

Suomessa vähähiilisen maailman realiteetit kohdataan ensimmäisenä alle 15 vuoden kuluttua, mikä vaikuttaa suoraan ja epäsuorasti myös matkailuun. Vastuu päästöjen leikkaamisesta on jaettu, mutta paine suuntautuu erityisesti yrityssektoriin, joka myös tuottaa valtaosan päästöistä. Menestyvänä elinkeinona arktisella matkailulla on mahdollisuus olla kokoaan suurempi toimija uudistamalla matkailualan standardeja ensimmäisten joukossa. Käytännössä elinkeinon tulee onnistua irtikytkenässä, joka mahdollistaa elinkeinon kehittymisen vaarantamatta luonnon kantokykyä (ks. Heikkilä & Lettenmeier 2014, 7–9). Ilmastoresilienssin rinnalla tämä edellyttää kuitenkin aktiivista toimijuutta ja riittävää koordinaatiota ja tukea.

9.3. TUTKIMUKSEN ARVIOINTIA JA JATKOTUTKIMUSAIHEET

Tämä tutkielma tuo osaltaan esiin kansainvälisissä suhteissa tiedostetun havainnon, kuinka kiihtyvästi globalisoituvassa maailmassa paikallinen ja ylikansallinen resonovat toisiinsa aiempaa voimakkaammin. Näin ollen globaalit ilmiöt saavat aikaan nopeita muutoksia paikallisissa ja kansainvälisissä järjestelmissä, kuten myös tutkielman tapaustutkimus osoittaa. Globalisoituneessa kansainvälisessä järjestelmässä yhä harvempi ilmiö on myöskään enää täysin paikallinen tai yksittäisen toimijan harkintavallassa. Pariisin sopimuksen jälkeinen aikakausi on tästä konkreettinen esimerkki asettaessaan yhteiskunnan aiempaa reaktiivisempaan asemaan, jossa päätöksiä joudutaan tekemään aiempaa useammin puutteellisilla tiedoilla. Nämä reunaehdot muovaavat osaltaan myös Suomen arktisen matkailun ilmastoresilienssiä.

Matkailu on kansainvälisesti ja paikallisesti merkittävä ilmiö, jota tutkitaan useilla tutkimusaloilla. Kansainvälisissä suhteissa matkailu ei ole kuitenkaan tavanomainen

tutkimuskohde. Tästä syystä tutkielman asetelma, jossa paikallista matkailua tutkitaan kansainvälisten suhteiden näkökulmasta, on epätavanomainen. Suomen arktisen matkailun näkökulmasta tämä kansainvälisten suhteiden pro gradu -tutkielma on tiettävästi ensimmäinen laatuaan. Lopputulos on dispositionsa mukaisesti osin kapea ja yleistävä, mutta samanaikaisesti myös läpileikkaava katsaus tuoreeseen ja nopeasti kehittyvään ilmiöön.

Paikallista ja kansainvälistä matkailua on toki tutkittu kattavasti esimerkiksi matkailututkimuksessa, matkailumaantieteessä ja läheisillä tutkimusaloilla, mihin myös tässä tutkielmassa on viitattu runsaasti. Tämä tutkielma kuitenkin eroaa edellä mainituista kansainvälisille suhteille ominaisilla teoreettisilla traditioilla, joista tärkeimpänä on ilmastoresilienssin teoria. Myös antroposeeni ja Pariisin sopimuksen jälkeinen aikakausi tarjoavat olennaisia näkökulmia matkailuelinkeinon tarkasteluun. Teoreettinen lataus näkyy myös siinä, että tämän tutkielman tutkimuskohde voisi olla sovellettuna yhtä lailla esimerkiksi poronhoito tai metsätalous.

Tässä tutkielmassa erityisesti paikallinen ääni on pyritty liittämään kansainväliseen politiikkaan, jossa tavanomaisesti tarkasteluyksiköt ovat paikallisen tason ylittäviä. Teoreettisen intressin ohella tutkimusta on ajanut halu lisätä tietoa paikallisyhteisöille ja tutkimuskohteelle tärkeistä ilmiöistä. Ruusuvuori et al. (2010, 15–16) esimerkin mukaisesti uutta ilmiötä tutkittiin eri tasoilla: ensin yleisellä tasolla, tämän jälkeen tärkeitä solmukohtia tarkastellen ja lopuksi mielenkiintoisiin yksityiskohtiin pureutuen. Näitä seurasi synteesinomainen yhteenveto, joka konkretisoi, että tutkimuskysymykseen vastaaminen tuotti uutta tietoa ilmiöstä.

Tutkielma on tuonut esiin mielenkiintoisia jatkotutkimuskohteita. Tärkein niistä on arktiselle resilienssille merkittävä alkuperäiskansanäkökulma, johon tämä tutkielma ei pystynyt tarttumaan. Jatkotutkimuksessa huomio on syytä kiinnittää erityisesti saamelaiskäräjien haastatteluun. Toisena keskeisenä huomiona luvun 6.3. esiintuomat kumulatiiviset vaikutukset herättävät mielenkiintoa ilmastonmuutoksen ja matkailun maankäytön suhteesta. Pohjois-Suomesta on jo runsaasti maankäyttöä sivuavaa tutkimusta, johon ilmastoresilienssin teoria voitaisiin liittää.

Matkailuelinkeinon ja antropogeenisen ilmastonmuutoksen näkökulmasta kasvava tarve ympäristöhaittojen irtikytkennälle on mielenkiintoinen aihe. Pariisin sopimuksen jälkeisestä aikakaudesta saadaan jatkuvasti lisää tutkimusta, johon arktisen matkailun

irtikytKentä voidaan ankkuroida. Teoreettisesti mielenkiintoista on puolestaan julkishallinnon rooli matkailun ilmastoresilienssin koordinaatiossa Pariisin sopimuksen jälkeisellä aikakaudella. Tutkielman aineisto tuo esiin, että koordinaatioon kaivataan selkeyttä myös paikallisesti.

LIITE: KYSYMYSRUNKO TUTKIMUSHAASTATTELUILLE

Kysymysrunko puolistrukturoiduille haastatteluille

Kysymykset valikoidaan alun keskustelun ja käytettävissä olevan ajan pohjalta.

Toistetaan, mitä tehdään:

-Kiitos kun saan tehdä tämän haastattelun. Ennen kuin aloitamme, niin haluaisin vielä kerrata, että kuten aiemmin olemme sopineet, niin nämä haastattelut nauhoitetaan kansainvälisten suhteiden maisterityötä varten. Sinua siteerataan työssä suoraan omalla nimelläsi. Kuitenkin jos haluat poistaa jotain sanomaasi, niin voit kertoa siitä missä tahansa vaiheessa ja nuo sitaatit poistetaan. Sopiiko tämä sinulle näin?

-Myös kuten mainittua, olen harkinnut tekeväni samasta aineistosta myöhemmin väitöskirjan, saako aineistoa käyttää tässä tarkoituksessa?

Näkökulman ymmärtäminen:

-Personoitu lämmittelykysymys. Tarkentava kysymys.

-Miten kuvailisit suhdettasi matkailuun?

-Mikä organisaatiossasi on ajankohtaista?

-Miten organisaatio näkyy ihmisten päivittäisessä elämässä?

-Mikä on ajankohtaista Pohjois-Suomen matkailussa?

-Millaiset asiat tukisivat Pohjois-Suomen matkailua?

-Millaisia riskejä matkailuun liittyy?

-Vaikuttaako sää organisaatioosi?

-Miten se vaikuttaa? Onko vuodenaajoissa eroa?

-Miten organisaatiosi on varautunut poikkeukselliseen säähän?

-Ensilumi satoi tavallista myöhemmin, vaikuttiko tämä organisaatioosi?

-Aiheuttiko tämä konkreettisia toimia, millaisia?

-Miten muina vuodenaikoina?

Ilmastonmuutos:

-Onko organisaatiossasi keskusteltu ilmastonmuutoksesta?

-Vaikuttaako se matkailuun Pohjois-Suomessa?

-Vertailu paikalliseen, kansalliseen ja kansainväliseen.

-Mitä sinä tästä ajattelet?

-Miten matkailualalla nähdään ilmastonmuutos?

-Onko ilmastonmuutos uhka matkailulle?

-Onko näihin uhkiin varauduttu?

-Pohjois-Suomessa esimerkiksi keskilämpötilan arvioidaan nousevan ja sään ääri-ilmiöiden lisääntyvän ilmastonmuutoksen seurauksena. Vaikuttaisiko nämä teidän toimintaanne?

-Jos sinä saisit päättää, niin miten kehittäisit Pohjois-Suomen matkailua (tai omaa organisaatiosi) niin, että nämä aiheuttaisivat vähemmän ongelmia?

-Onko matkailuelinkeino taistellut ilmastonmuutosta vastaan?

-Millaisena näet matkailun kyvyn sopeutua ilmastonmuutokseen?

-Mitä matkailu voisi tehdä pienentääkseen kasvihuonekaasupäästöjään?

-Suomen eduskuntapuolueet Perussuomalaisia lukuun ottamatta allekirjoittivat vasta "Kahdeksan eduskuntapuolueen yhteinen linjaus ilmastopolitiikan tavoitteista". Tämän asiakirjan keskeinen tavoite on tehdä Suomesta hiilineutraali viimeistään 2040 luvulla. Käytännössä tämä tarkoittaa, että kansalliset kasvihuonekaasupäästöt eivät saa ylittää kansallisia hiilinieluja [kuten metsää] Mitä tämä voisi tarkoittaa matkailuelinkeinon näkökulmasta?

-Miksi arvelet näin?

-Miten näet tämän omassa elämässäsi?

-Henkilölle personoitu kysymys.

Yhteenveto:

-Millaisena näet Pohjois-Suomen matkailun tulevaisuuden?

-Näetkö eroja erilaisten matkailuelinkeinojen välillä?

-Teen haastatteluja ainakin Rovaniemellä, Luostolla ja Saariselällä. Näetkö näissä erityispiirteitä, jotka voisivat liittyä ilmastonmuutokseen?

-Onko sinulla mielessä mitään, mitä haluaisit vielä sanoa?

-Entä kysyttävää tai palautetta haastattelusta?

-Kiitos, haluaisin vielä kerran varmistaa, voiko kaikkea nauhoitettua aineistoa käyttää? Jos haluat, että joitain osia poistetaan, niin voit kertoa siitä nyt tai myöhemmin, eikä näitä silloin käytetä tutkimuksessa.

LÄHTEET

Adger, William N. (2000) Social and ecological resilience: Are they related? *Progress in Human Geography* 24:3, 347–364.

Adger, William N. (2009) Social capital, collective action, and adaptation to climate change. *Economic Geography* 79:4, 387–404.

Aldy, Joseph & Gianfrate, Gianfranco (2019) Future-Proof Your Climate Strategy. *Harvard Business Review* 4:16, 86–97.

Arktinen neuvosto (2010) Arctic Council Secretariat. *Arctic Social Indicators*. Raportti. Kööpenhamina: Pohjoismaiden ministerineuvosto. <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/39>

Arktinen neuvosto (2016) The Arctic Resilience Assessment (ARA). *Arctic Resilience Report*. Raportti. Tukholma: Stockholm Environment Institute and Stockholm Resilience Centre. <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/1838>

Arktinen neuvosto (2017a) Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP). *Adaptation Actions for a Changing Arctic: Perspectives from the Barents Area*. Raportti. Oslo: AMAP. <https://www.amap.no/documents/doc/adaptation-actions-for-a-changing-arctic-perspectives-from-the-barents-area/1604>

Arktinen neuvosto (2017b) Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP). *Snow, Water, Ice and Permafrost in the Arctic (SWIPA) 2017*. Raportti. Oslo: AMAP. <https://www.amap.no/documents/doc/Snow-Water-Ice-and-Permafrost-in-the-Arctic-SWIPA-2017/1610>

Arktinen neuvosto (2017c) The Arctic Resilience Action Framework Review Committee. *Arctic Resilience Action Framework: Cooperating for a More Resilient and Prosperous Arctic Region*. Raportti. Tromssa: Arktinen neuvosto. <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/2019>

Arktinen neuvosto (2017d) *Exploring Common solutions - Finland's Chairmanship Program for the Arctic Council 2017–2019*. Ohjelma. <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/1981>

Arktinen neuvosto (2019a) Arctic Monitoring and Assessment Program (AMAP). *Arctic Climate Change Update 2019: an update to key findings of snow, water, ice and permafrost in the Arctic (SWIPA) 2017*. Raportti. Oslo: AMAP.

<https://www.amap.no/documents/download/3295/inline>

Arktinen neuvosto (2019b) Arktinen neuvosto. *The Backgrounder*. <https://arctic-council.org/index.php/en/about-us> (haettu 30.11.2019)

Bahadyr, Aditia & Tanner, Thomas (2014) Transformational resilience thinking: Putting people, power and politics at the heart of urban climate resilience. *Environment and Urbanization* 26:1, 200–214.

Becken, Susanne & Hay, John (2012) *Climate Change and Tourism: From Policy to Practice*. Abingdon: Routledge

Berkes, Fikret & Helen Ross (2015) Community Resilience: Toward an Integrated Approach. *Society and Natural Resources* 26:1, 5–20.

Berninger, Kati; Kangasoja, Jonna; Piila, Noora; Luoma, Emma; Peltonen Lasse & Tynkkynen, Oras (2018) *Kansallisen ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelman väliarviointi – Sidosryhmänäkemysten ulkopuolinen tarkastelu*. Tyrsky Consulting & Akordi.

Bhaskar, Abhinav; Assadi, Mohsen & Somehsaraei, Homam N. (2020) Decarbonization of the Iron and Steel Industry with Direct Reduction of Iron Ore with Green Hydrogen. *Energies* 13:3, 758.

Binmore, Ken (2007) *Playing for Real: A Text on Game Theory*. Oxford: Oxford University Press.

Botterill, Dadid; Owen, Elwyn; Louise, Emanuel; Foster, Nicola; Gale, Tim; Nelson, Cliff & Selby, Martin (2000) Perceptions from the Periphery: The Experience of Wales. Teoksessa Frances Brown & Derek Hall (toim.) *Tourism in peripheral areas. Case studies*. Bristol: Channel View Publications, 7–38.

Brand, Fridolin. S. & Jax, Kurt (2007) Focusing the meaning(s) of resilience: resilience as a descriptive concept and a boundary object. *Ecology and Society* 12:1, 23.

Calder, Simo (2018) No snow in Lapland as Santa season gets underway. *The Independent* 21.11.2018. <https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/lapland-snow-finland-holiday-santa-season-travel-arctic-norway-rovaniemi-a8644106.html> (haettu 20.11.2019)

Chandler, David & Coaffee, Jon (2017) Introduction. Teoksessa David Chandler & Jon Coaffee (toim.) *The Routledge Handbook of International Resilience*. Abingdon: Routledge, 3-9.

Chandler, David & Reid, Julian (2016) *The neoliberal subject: resilience, adaptation and vulnerability*. Lontoo: Rowman and Littlefield.

Chatham House (2018) *The Role of Sub-state and Non-state Actors in International Climate Processes*. The Royal Institute of International Affairs, Energy, Environment and Resources Department. Kirjannut Thomas Hale.

Davidai, Shai & Ongis, Martino (2019) The politics of zero-sum thinking: The relationship between political ideology and the belief that life is a zero-sum game. *Science Advances* 5:12.

Dogru, Tarik; Marchio, Elizabeth; Bulut, Umit & Suess, Courtney (2019) Climate change: Vulnerability and resilience of tourism and the entire economy. *Tourism Management* 72:3, 292–305.

Edkins, Jenny (2014) Why Do We Obey? Teoksessa Jenny Edkins & Maja Zehfuss (toim.) *Global Politics, a New Introduction*. Abingdon: Routledge, 132–153.

Eduskunta (2020) Parliament of Finland. *The Parliamentary Group*. <https://www.eduskunta.fi/EN/kansanedustajat/eduskuntaryhm%C3%A4t/Pages/default.aspx> (haettu 1.3.2020)

Einarsson, Niels (2009) From good to eat to good to watch: whale watching, adaptation and change in Icelandic fishing communities. *Polar Research* 28:1, 129–138.

Einarsson, Niels (2011) *Culture, Conflict and Crises in the Icelandic Fisheries: An Anthropological Study of People, Policy and Marine Resources in the North Atlantic Arctic*. Uppsala: Uppsala University.

Euroopan komissio (2020) *The European Green Deal Investment Plan and Just Transition Mechanism explained*. Tiedote 14.1.2020.

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_24 (haettu 14.1.2020)

Evans, Brad & Reid, Julian (2014) *Resilient Life: the Art of Living Dangerously*. Cambridge: Polity Press.

Fang, Yan; Yin, Jie, & Wu, Bihu (2017) Climate change and tourism: A scientometric analysis using Cite Space. *Journal of Sustainable Tourism* 26:1, 108–126.

Finger Mathias & Heininen Lassi (2019) *The GlobalArctic Handbook*. Cham: Springer.

Finlex (2016) HE 200/2016 vp. *Hallituksen esitys eduskunnalle Pariisin sopimuksen hyväksymisestä ja sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta*. <https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2016/20160200.pdf>

Giddens, Anthony (2011) *Runaway World, how globalization is reshaping our lives*. Abingdon: Taylor & Francis.

Gordon, Tuula (2005) Toimijuuden käsitteen dilemmoja. Teoksessa Anneli Meurman-Solin & Ilkka Pyysiäinen (toim.) *Ihmistieteet tänään*. Helsinki: Gaudeamus kirja Oy, 114–130.

Gómez Martín, Belen. M. (2005) Weather, climate and tourism: a geographical perspective. *Annals of Tourism Research* 32:3, 571–591.

Grove, Kevin (2018) *Resilience*. Abingdon: Routledge.

Gössling, Stefan (2009) Carbon neutral destinations: a conceptual analysis. *Journal of Sustainable Tourism* 17:1, 17–37.

Hall, Michael C. (2014) Will Climate Change Kill Santa Claus? Climate Change and High-Latitude Christmas Place Branding. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 14:1, 23–40.

Heikinmatti, Antti & Mehtonen, Jenni (2019) Kaupungistuminen ja ilmastonmuutos ovat megatrendejä, mutta miten ne vaikuttavat Lapin matkailuun? Nämä 4 ilmiötä

näkyvät tulevaisuudessa. Uutinen. Yle 27.11.2019. <https://yle.fi/uutiset/3-11075875> (haettu 1.3.2020)

Heikkilä, Markku (2019) *Jos menetämme arktiksen: Suomen arktisen ajattelun kehitys 1980-luvulta nykypäivään*. Rovaniemi: Arktinen keskus, Lapin yliopisto.

Heikkilä, Iina & Lettenmeier, Michael (2014) *Taloukasvun ja ympäristövaikutusten irtikytkentä Saksassa*. Helsinki: Sitra ja D Mat Oy.

Holling, Crawford, S. (1973) Resilience and Stability of Ecological Systems. *Annual Review of Ecology and Systematics* 4:1, 1–23.

Holling, Crawford, S. (1996) Engineering resilience versus ecological resilience. Teoksessa Peter Schultze (toim.) *Engineering within Ecological Constraints*. Washington DC: National Academy Press, 31–44.

House of Lapland (2019) Lapin matkailun luvut 2018. House of Lapland, Lapin alueellinen markkinointi- ja viestintätalo. <https://www.lapland.fi/fi/business-2/nousukayralla-blogi/lapin-matkailun-luvut-2018/> (haettu 11.1.2020)

Huoltovarmuuskeskus (2018) *Preparedness for a major disruption caused by extreme weather phenomena: ELVAR project report summary for tourism industry entrepreneurs*. Helsinki: National Emergency Supply Organisation.

Hyvönen, Ari-Elmeri; Juntunen, Tapio; Mikkola, Harri; Käpylä, Juha; Gustafsberg, Harri; Nyman, Markku; Rättälä, Tiina; Virta, Sirpa & Liljeroos, Johanna (2019) *Kokonaisresilienssi ja turvallisuus: tasot, prosessit ja arviointi*. Helsinki: Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 17/2019.

Ilmatieteen laitos (2017) Ilmasto-opas. *Lämpötilat kohoavat*. http://ilmasto-opas.fi/fi/ilmastonmuutos/suomen-muuttuva-ilmasto/-/artikkeli/dfe79a73-08ea-4686-8463-811b87f53e44/lampotilat-kohoavat.html#ref_RUO16b (haettu 11.11.2019)

Ilmatieteen laitos ja Suomen ympäristökeskus (2018a) Ilmasto-opas. *Ennustettu ilmastonmuutos Suomessa*. https://ilmasto-opas.fi/fi/ilmastonmuutos/suomen-muuttuva-ilmasto/-/artikkeli/74b167fc-384b-44ae-84aa-c585ec218b41/ennustettu-ilmastonmuutos-suomessa.html#ref_RUO13a (haettu 11.11.2019)

Ilmatieteen laitos ja Suomen ympäristökeskus (2018b) Ilmasto-opas. *Vaikutukset*. <https://ilmasto-opas.fi/fi/datat/vaikutukset#SykeDataPlace:vaikutukset> (haettu 11.11.2019)

Ilmatieteen laitos ja Suomen ympäristökeskus (2018c) Ilmasto-opas. *Mittaukset kertovat ilmaston muuttuvan*. <https://ilmasto-opas.fi/fi/ilmastonmuutos/ilmio/-/artikkeli/60d35ca2-9874-406e-bb9f-608e5b60746d/mittaukset-kertovat-ilmaston-muuttuvan.html> (haettu 11.11.2019)

Ilmatieteen laitos ja ympäristöministeriö (2018) Ilmasto-opas. *IPCC:n 1,5 asteen raportin pohjalta tehdyt infografiikat*. http://ilmasto-opas.fi/fi/ilmastonmuutos/videot-ja-visualisoinnit/-/artikkeli/404aab9f-7b8a-4e6c-a14a-0199af721c00/ipcc-1-5-infografiikat.html#h_Yksitt_iset_infograafit_JPG-_ja_PNG-tiedostoina (haettu 11.11.2019)

IPCC (2014a) AR5 SYNTHESIS REPORT: CLIMATE CHANGE 2014. *Graphics*. <https://www.ipcc.ch/report/ar5/syr/summary-for-policymakers/> (haettu 2.1.2020)

IPCC (2014b) Denton, F., T.J. Wilbanks, A.C. Abeyasinghe, I. Burton, Q. Gao, M.C. Lemos, T. Masui, K.L. O'Brien, & K. Warner (2014) Climate-resilient pathways: adaptation, mitigation, and sustainable development. Teoksessa *Climate Change 2014: Impacts, Adaptation, and Vulnerability*. Part A: Global and Sectoral Aspects. Contribution of Working Group II to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Field, C.B., V.R. Barros, D.J. Dokken, K.J. Mach, M.D. Mastrandrea, T.E. Bilir, M. Chatterjee, K.L. Ebi, Y.O. Estrada, R.C. Genova, B. Girma, E.S. Kissel, A.N. Levy, S. MacCracken, P.R. Mastrandrea, & L.L. White (toim.)]. Cambridge & New York: Cambridge University Press, 1101–1131.

IPCC (2018) Global warming of 1.5°C. *An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty* [V. Masson-Delmotte, P. Zhai, H. O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J. B. R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M. I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, T. Waterfield (toim.)]. Intergovernmental Panel for Climate Change. <https://www.ipcc.ch/sr15/>

IPCC (2019a) Intergovernmental Panel for Climate Change, *Glossary a*.
https://www.ipcc-data.org/guidelines/pages/glossary/glossary_a.html (haettu 11.11.2019)

IPCC (2019b) Intergovernmental Panel for Climate Change, *Glossary Im*.
https://www.ipcc-data.org/guidelines/pages/glossary/glossary_lm.html (haettu 11.11.2019)

Itkonen, Juha (2019) *Välineet ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi*. Helsinki: Julkaisumonistamo Eteläranta Oy.

Al Jazeera (2019) Macron says Europe-China climate cooperation 'decisive'. Uutinen. 5.11.2019. <https://www.aljazeera.com/news/2019/11/macron-europe-china-climate-cooperation-decisive-191105055631298.html> (haettu 20.2.2020)

Jokinen, Arja & Juhila, Kirsi (2016) Valtasuhteiden analysoiminen. Teoksessa Arja Jokinen, Kirsi Juhila & Eero Suonen (toim.) *Diskurssianalyysi. Teoriat, peruskäsitteet ja käytännöt*. Tampere: Vastapaino.

Joseph, Jonathan (2018) *Varieties of Resilience: Studies in Governmentality*. Cambridge: Cambridge University Press.

Juncos, Ana E. (2017) Resilience as the new EU foreign policy paradigm: a pragmatist turn? *European Security* 26:1, 1–18.

Kaján, Eva (2014) Community Perceptions to Climate Change in Finnish Lapland: Examining Vulnerabilities and Adaptive Responses to the Changing Characteristics of Arctic Tourism. *Matkailututkimus* 10: 2, 46–51.

Kaján, Eva; Tervo-Kankare, Kaarina & Saarinen, Jarkko (2014) Cost of Adaptation to Climate Change in Tourism: Methodological Challenges and Trends for Future Studies in Adaptation. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 15:3, 311–317.

Kaufmann, Mareile (2013) Emergent self-organisation in emergencies: resilience rationales in interconnected societies. *Resilience* 1:1, 53–68.

Kelman, Ilan (2017) Editorial Introduction: Shall I compare thee to an Arctic day (or night)? Teoksessa Ilan Kelman (toim.) *Arcticness: Power and Voice from the North*. Lontoo: UCL press, 1–9.

Koivumaa, Jari (2008) *Geopoliittista kuvittelua Pohjois-Suomen raja-alueilla: Tutkimus perifeerisyyden purkamisesta kylmän sodan jälkeisessä kansainvälisessä järjestelmässä 1995–2004*. Rovaniemi: Lapin yliopistopaino.

Korpilähde, Outi (2015) *Kun pohjoisen matkasta tuli elämän mittainen*. Rovaniemi: Lapin yliopistopaino.

Kuersten, Andreas (2016) The Arctic Five Versus the Arctic Council. Teoksessa Lassi Heininen, Heather Exner-Pirot & Joël Plouffe (toim.) *Arctic Yearbook 2016: Arctic Council: 20 years of Regional Cooperation and Policy-Shaping*, Akureyri: Northern Research Forum, 389–395.

Käpylä, Juha & Mikkola, Harri (2019) Contemporary Arctic Meets World Politics: Rethinking Arctic Exceptionalism in the Age of Uncertainty. Teoksessa Mathias Finger & Lassi Heininen (toim.) *The Global Arctic Handbook*. Cham: Springer, 153–169.

Lapin liitto (2020) VÄLKKEY: vähähiilisyyden ja taloudellisesti kestävä kehityksen edistäminen Lapin matkailussa. <http://www.lappi.fi/lapinliitto/valkky-hanke> (haettu 1.3.2020)

Lapin matkailustrategia (2015) Lapin matkailustrategia 2015–2018. Rovaniemi: Lapin liitto. http://www.lappi.fi/c/document_library/get_file?folderId=1252845&name=DLFE-25241.pdf

Lapin matkailustrategia (2019) *Lapin matkailustrategia 2020–2023 luonnos lausuntokierrokselle 23.9.2019*. Rovaniemi: Lapin liitto.

Lenzen, Manfred; Sun, Ya-Yen; Faturay, Futu; Ting, Yuan-Peng; Geschke, Arne & Malik, Arunima (2018) The carbon footprint of global tourism. *Nature Climate Change* 8, 522–528.

Lentzos, Filippa & Rose, Nikolas (2009) Governing insecurity: Contingency planning, protection, resilience. *Economy and Society* 38:2, 230–254.

Lew, Alan & Cheer, Joseph M. (2017) Environmental change resilience and tourism: definitions and frameworks. Teoksessa Alan Lew & Joseph M. Cheer (toim.) *Tourism Resilience and Adaptation to Environmental Change: Definitions and Frameworks*. Abingdon: Routledge, 3–12.

Lindroth, Marjo & Sinevaara-Niskanen, Heidi (2019) Subjects of difference within the designs of resilience? *Dialogues in Human Geography* 9:2, 192–194.

Maailman matkailujärjestö (2016) World Tourism Organization. *UNWTO Annual Report 2016*.

https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2622annual_report_2016_web_0.pdf (haettu 4.9.2019)

Maailman matkailujärjestö (2019a) World Tourism Organization. *Climate Change and Tourism*. <http://sdt.unwto.org/en/content/climate-change-tourism> (haettu 20.5.2019)

Maailman matkailujärjestö (2019b) World Tourism Organization and International Transport Forum. *Transport-related CO2 Emissions of the Tourism Sector – Modelling Results*. Madrid: UNWTO.

Maher, Patrik T. (2007) Arctic tourism: A complex system of visitors, communities, and environments. *Polar Geography* 30:1, 1–5.

Microsoft (2020) *Microsoft will be carbon negative by 2030*. Presidentti Brad Smithin tiedote 16.1.2020. <https://blogs.microsoft.com/blog/2020/01/16/microsoft-will-be-carbon-negative-by-2030/> (haettu 1.3.2020)

Muldoon, James P. (2010) Multilateralism's New Mix: Implications for diplomacy, International Organizations and Global Governance. Teoksessa James P. Muldoon, Jo Ann Fagot Aviel, Richard Reitano & Earl Sullivan (toim.) *The New Dynamics of Multilateralism : Diplomacy, International Organizations, and Global Governance*. Abingdon: Routledge, 333-342.

Mäkinen, Kirsi; Sorvali, Jaana; Lipsanen, Anna & Hildén, Mikael (2019) *Kansallisen ilmastomuutokseen sopeutumissuunnitelman 2022 toimeenpanon väliarviointi*. Helsinki: Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 2019:11.

Nasiritousi, Naghmed & Bäckstrand, Karin (2019) International Climate Politics in the post-Paris era. *Nordic Economic Policy Review* 13.05.19, 21–62.

Niiniluoto, Ilkka (2001) Julkisuusperiaate ja tutkimustulosten salailu. *Tieteessä tapahtuu* 19:2, 1–7.

Njoroge, Joseph M. (2015) Climate change and tourism adaptation: literature review. *Tourism and Hospitality Management* 21:1, 95–108.

Novosad, Paul & Werker, Eric (2019) Who runs the international system? Nationality and leadership in the United Nations Secretariat. *Rev Int Organ* 14, 1–33.

Oittinen, Katja (2018) Kaivostoimintaa rajoittava yleiskaava kumottiin Kuusamossa – hallinto-oikeuden mukaan kunta jätti tekemättä lain vaatimat selvitykset. Uutinen. *Yle* 14.6.2018. <https://yle.fi/uutiset/3-10254119> (haettu 1.3.2020)

Pariisin sopimus (2015) *Paris Agreement under the United Nations Framework Convention on Climate Change*. Yhdistyneet kansakunnat.
https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf

Parker, Andrew (2018) BRITS visiting -Lapland for a Christmas getaway face heartbreak as there's no snow. Uutinen. *The Sun* 20.11.2018.
<https://www.thesun.co.uk/travel/7788969/no-snow-in-lapland-ruins-holidays/> (haettu 1.4.2018)

Parks, Bradley & Roberts, Timmons (2010) The elusive guest for a fair and effective global climate change arrangements. A call for theoretical synthesis and “hybrid justice” policy proposals. *Theory, Culture and Society* 27:2-3, 134–166.

Phillips, Nelson & Hardy, Cynthia (2002) *Discourse analysis: Investigating processes of social construction*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Powell, Richard C. & Dodds, Klaus (2014) Polar Geopolitics. Teoksessa Richard C. Powell & Klaus Dodds (toim.) *Polar Geopolitics: Knowledges, Resources and Legal Regimes*. Northampton: Edward Elgar, 3–19.

Rantala, Outi; de la Barre, Suzanne; Granås, Brynhild; Jóhannesson, Gunnar Þór; Müller, Dieter K.; Saarinen, Jarkko; Tervo-Kankare, Kaarina; Maher, Patrick T. & Niskala Maaria (2019) *Arctic tourism in times of change: Seasonality*. Kööpenhamina: Pohjoismaiden ministerineuvosto.

Raunio, Helena (2017) Kaivoshanke ja matkailu pahalla törmäyskurssilla Kolarissa - "suunnitelmat ovat hyvinkin valmiit". Uutinen. *Tekniikanmaailma* 13.4.2017.
https://www.tekniikkatalous.fi/talous_uutiset/kaivoshanke-ja-matkailu-pahalla-tormayskurssilla-kolarissa-suunnitelmat-ovat-hyvinkin-valmiit-6641354 (haettu 12.12.2019)

Reid, Julian (2018) Neoliberalism, development and resilience. Teoksessa D. Cahill, M. Cooper & M. Konings (toim.) *The sage handbook of neoliberalism*. London: Sage Publications Ltd, 644–653.

Robson, Colin (1993) *Real world research: a resource for social scientist and practitioner-researchers*. Oxford: Blackwell publishers.

Rosenzweig, Cynthia; Karoly, David; Vicarelli, Marta; Neofotis, Peter; Wu, Qigang; Casassa, Gino; Menzel, Annette; Root, Terry L; Estrella, Nicole; Seguin, Bernard; Tryjanowski, Piotr; Liu, Chunzhen; Rawlins Samuel & Imeson, Anton (2008) Attributing physical and biological impacts to anthropogenic climate change. *Nature* 453, 353–358.

Ruusuvuori, Johanna; Nikander, Pirjo & Hyvärinen, Matti (2010) *Haastattelun Analyysi*. Tampere: Vastapaino.

Rumrill, Jeffrey N. & Canter Larry W. (1997) Addressing future actions in cumulative effects assessment. *Project Appraisal* 12:4, 207–218.

Ruosteenoja, Kimmo; Räisänen, Jouni; Venäläinen, Ari; Kämäräinen, Matti & Pirinen, Pentti (2016a) Terminen kasvukausi lämpenevässä ilmastossa. *Terra* 128:1, 3–15.

Ruosteenoja, Kimmo; Jylhä, Kirsti & Kämäräinen, Matti (2016b) Climate projections for Finland under the RCP forcing scenarios. *Geophysica* 51:1, 17–50.

Saarinen, Jarkko & Varnajot, Alix (2019) The Arctic in tourism: complementing and contesting perspectives on tourism in the Arctic. *Polar Geography* 42:2, 109–124.

Sanderson, Benjamin; O'Neill, Brian & Tebaldi, Claudia (2016) What would it take to achieve the Paris temperature targets?, *Geophys. Res. Lett.* 43, 7133–7142.

Scott, Daniel; Gössling, Stefan & Hall, Michael C. (2012) International tourism and climate change. *Wiley interdisciplinary reviews: Climate Change* 3:3, 213–232.

Scott, Daniel; Hall, Michael C. & Gössling, Stefan (2015) A review of the IPCC Fifth Assessment and implications for tourism sector climate resilience and decarbonization. *Journal of Sustainable Tourism* 24:1, 8–30.

Sitra (2019) *Mitä nämä käsitteet tarkoittavat?* Artikkelit.

<https://www.sitra.fi/artikkelit/mita-nama-kasitteet-tarkoittavat/> (haettu 11.11.2019)

Smith, Keith (1990) Tourism and climate change, *Land Use Policy* 7:2, 176–180.

SSAB (2019) SSAB:stä maailman ensimmäinen fossiilivapaan teräksen valmistaja. Tiedote 14.11.2019. <https://www.ssab.fi/uutiset/2019/11/14/10/02/ssabst-maailman-ensimminen-fossiilivapaan-terksen-valmistaja> (haettu 20.1.2020)

Sternin raportti (2007) Stern, Nicholas. H., & Great Britain. The economics of climate change: The Stern review. Cambridge: Cambridge University Press.

Stępień, Adam & Koivurova Timo (2017) *Arctic Europe: Bringing together the EU Arctic Policy and Nordic cooperation*. Government's analysis, assessment and research activities 15/2017.

Suomen ympäristökeskus (2019) Hinku Network - Towards Carbon Neutral Municipalities. <http://www.hiilineutraalisuomi.fi/en-US/Hinku> (haettu 5.6.2019)

Suopajarvi, Leena (2001) *Vuotos- ja Ounasjoki-kamppailujen kentät ja merkitykset Lapissa*. Acta Universitas Lapponiensis. Rovaniemi: Lapin yliopisto.

Sun, Jiazhe & Yang, Kaizhong (2016) The Wicked Problem of Climate Change: A New Approach Based on Social Mess and Fragmentation. *Sustainability* 8:12, 1312.

SVT (2019a) Suomen virallinen tilasto: *Kasvihuonekaasut. Suomen kasvihuonekaasupäästöt 2018*. Helsinki: Tilastokeskus. https://www.stat.fi/til/khki/2018/khki_2018_2019-05-23_kat_001_fi.html (haettu 5.1.2020)

SVT (2019b) Suomen virallinen tilasto: *Kasvihuonekaasut*. Helsinki: Tilastokeskus. http://www.stat.fi/til/khki/2018/khki_2018_2019-05-23_tie_001_fi.html?ad=notify (haettu 5.1.2020)

TENK (2012) Responsible conduct of research and procedures for handling allegations of misconduct in Finland. *Guidelines of the Finnish Advisory Board on Research Integrity 2012*. https://www.tenk.fi/sites/tenk.fi/files/HTK_ohje_2012.pdf

Tennberg, Monica & Mettiäinen, Ilona (2017) Aktiivinen sopeutuminen Teoksessa Monica Tennberg, Anastasia Emelyanova, Heidi Eriksen, Jari Haapala, Antti Hannukkala, Jouni J.K. Jaakkola, Timo Jouttijärvi, Kirsti Jylhä, Sari Kauppi, Asta Kietäväinen, Hannele Korhonen, Meri Korhonen, Anna Luomaranta, Ristenrauna Magga, Ilona Mettiäinen, Klemetti Näkkäläjäjärvi, Karoliina Pilli-Sihvola, Arja Rautio,

Pasi Rautio, Kimmo Silvo, Päivi Soppela, Minna Turunen, Seija Tuulentie & Timo Vihma (toim.) *Barentsin alue muuttuu – miten Suomi sopeutuu?* Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 31/2017.

Tervo-Kankare, Kaarina; Kaján, Eva & Saarinen, Jarkko (2018) Costs and benefits of environmental change: tourism industry's responses in Arctic Finland. *Tourism Geographies* 22:2, 202-223.

Tollefson, Jeff (2019) It's official: Trump begins process to exit Paris climate agreement. Uutinen. *Nature* 4.11.2019. <https://www.nature.com/articles/d41586-019-03230-y> (haettu 10.11.2019)

Tribe, John (2010) *Strategy for Tourism*. Oxford: Goodfellow Publishers Limited.

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli (2018) *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Uudistettu laitos*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Tyler, Stephen & Moench Marcus (2012) A framework for urban climate resilience, *Climate and Development* 4:4, 311-326.

Työ- ja elinkeinoministeriö (2019) Yhdessä enemmän – kestävä kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun: Suomen matkailustrategia 2019–2028 ja toimenpiteet 2019–2023. *Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja, Alueet, Yritykset*, 2019:60.

Yhdysvaltain hallitus (2019) U.S. Climate Resilience Toolkit. *Steps to Resilience*. <https://toolkit.climate.gov/#explore> (haettu 1.2.2020)

Urry, John (2011) *Climate Change & Society*. Cambridge: Polity Press.

Valtioneuvosto (2019) Pääministeri Antti Rinteen hallituksen ohjelma 6.6.2019: Osallistava ja osaava Suomi –sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta. *Valtioneuvoston julkaisuja* 2019:23.

Valtioneuvoston kanslia (2013) Finland's Strategy for the Arctic Region 2013. *Prime Minister's Office Publications* 16/2013. https://vnk.fi/documents/10616/1093242/J1613_Finland%E2%80%99s+Strategy+for+the+Arctic+Region.pdf/cf80d586-895a-4a32-8582-435f60400fd2?version=1.0 (haettu 1.2.2020)

Valtioneuvoston kanslia (2016) Government policy regarding the priorities in the updated Arctic strategy. *Prime Minister's Office Finland*.

<https://vnk.fi/documents/10616/334509/Arktisen+strategian+päivitys+ENG.pdf/7efd3ed1-af83-4736-b80b-c00e26aebc05> (haettu 1.2.2020)

Valtioneuvoston kanslia (2017) Action Plan for the Update of the Arctic Strategy. *Prime Minister's Office*.

https://vnk.fi/documents/10616/3474615/EN_Arktisen+strategian+toimenpidesuunnitelma/0a755d6e-4b36-4533-a93b9a430d08a29e/EN_Arktisen+strategian+toimenpidesuunnitelma.pdf (haettu 1.2.2020)

Valtioneuvoston kanslia (2018) Kahdeksan eduskuntapuoluetta päätti yhteisistä ilmastopolitiikan tavoitteista. https://valtioneuvosto.fi/artikkeli/-/asset_publisher/10616/kahdeksan-eduskuntapuoluetta-paatti-yhteisista-ilmastopolitiikan-tavoitteista?_101_INSTANCE_YZfcyWxQB2Me_languageId=en_US (haettu 1.2.2020)

Veijola, Soile & Strauss-Mazzullo Hannah (2019) Tourism at the Crossroads of Contesting Paradigms of Arctic Development. Teoksessa Mathias Finger & Lassi Heininen (toim.) *The Global Arctic Handbook*. Cham: Springer, 63-81.

WBCSD (2019) *Business Climate Resilience: Thriving Through the Transformation*. World Business Council for Sustainable Development.

https://docs.wbcsd.org/2019/09/WBCSD_Business-Climate-Resilience.pdf (haettu 1.2.2020)

We Are Still In (2017) *About*. We Are Still In coalition.

<https://www.wearestillin.com/about> (haettu 1.2.2020)

Wu, Shao H.; Pan, Tao; Liu, Yan H.; Gao, Jiang B. & He, Xiao J. (2018) Orderly adaptation to climate change: A road map for the post-Paris Agreement Era. *Science China Earth Sciences* 61, 119–122.

WTTC (2009) Leading the challenge of climate change. World Travel & Tourism Council. Raportti. <https://www.cisl.cam.ac.uk/resources/publication-pdfs/leading-the-challenge-on-climate-change.pdf> (haettu 1.2.2020)

Yhdistyneet kansakunnat (1998) Kyoto protocol to the United Nations framework on climate change. United Nations. <https://unfccc.int/sites/default/files/kpeng.pdf>

Yhdistyneiden kansakuntien ympäristöohjelma (2019) *Emissions Gap Report 2019 Global progress report on climate action*. UN environment.
<https://www.unenvironment.org/interactive/emissions-gap-report/2019/>

YK:n ilmastosihteeristö (2019) The Kyoto Protocol - Status of Ratification. United Nations. <https://unfccc.int/process/the-kyoto-protocol/status-of-ratification> (haettu 1.2.2020)

Ympäristöministeriö (2019) Declaration on Nordic Carbon Neutrality.
<https://www.ym.fi/download/noname/%7B5CF4258D-8264-4F5C-8527-081CCBBF2AE2%7D/143425>